

LAS FORTALEZAS VOLANTES B-17 DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA

ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

LAS FORTALEZAS VOLANTES B-17 DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 41

LAS FORTALEZAS VOLANTES B-17 DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA

OSPREY AVIATION
Ediciones del Prado



Ilustración de portada:
El famoso director de cine William Wyler fue enviado a Inglaterra a finales de 1942 para realizar un documental –principalmente dirigido a los espectadores norteamericanos– sobre las operaciones de la Octava Fuerza Aérea. La filmación del documental comenzó, tras varios retrasos debidos al mal tiempo, a principios de 1943 y, durante el curso del rodaje, nada menos que cinco operadores de cámara cayeron en operaciones de combate a bordo de los B-17.
Un puñado de aviadores que consiguieron captar especialmente la atención de la cámara de Wyler fue la tripulación del B-17F-10-BO 41-24485, más conocido como *Memphis Belle*.
Su tripulación realizó su misión número 25, y última de su turno de servicio, el 17 de mayo de 1943 formando parte de una gran fuerza enviada a la ciudad costera francesa de Lorient, para bombardear los muelles de submarinos. Parte de esta misión fue registrada en película de color de 16 mm y utilizada con gran efecto en el documental definitivo. Aunque el Capt. Robert K. Morgan y sus hombres no habían sido enviados contra un objetivo situado en el corazón de la Europa ocupada, aquella misión no resultó precisamente un "paseo" para la tripulación del *Memphis Belle*. Después de haber llegado sobre el objetivo y soltado su carga de bombas GP (de Uso General) de 454 Kg, el bombardero viró hacia el Norte y puso rumbo de vuelta a través de Bretaña para, desde allí, atravesar el Canal de La Mancha. Después de dejar atrás la costa francesa, y cuando parecía que había terminado la parte más peligrosa de su 25ª misión, los tripulantes se disponían a celebrar el hecho de haber conseguido sobrevivir a un turno de servicio completo, cuando, de pronto, su formación fue atacada por un grupo de Bf-106G-6 que habían despegado de la base de Morlaix. Aquellos cazas pertenecían a la 2/JG 2, pero a pesar de sus feroces ataques, el *Memphis Belle* consiguió escapar intacto.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *B-17 Flying Fortress Units of the Eight Air Force (Part I)*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2000

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Martin Bowman
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Mark Styling
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-561-4
D.L.:

Impreso en España

ÍNDICE

YANKEE DOODLE VA A LA GUERRA

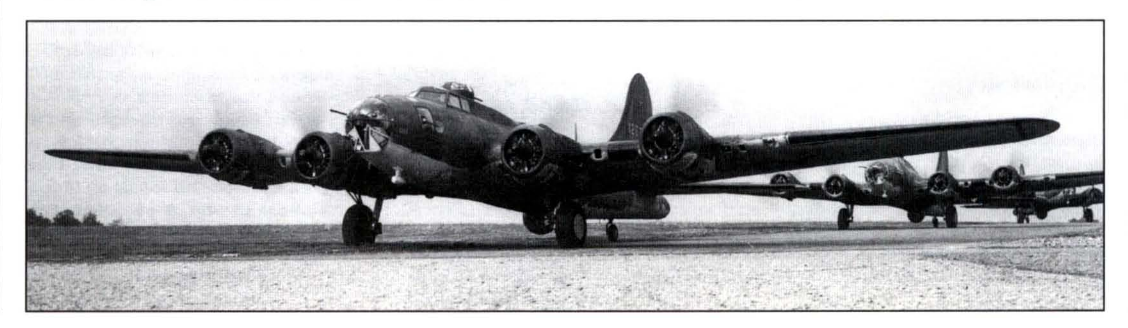
El 2 de enero de 1942, el General Henry *Hap* Arnold, General Jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército (AAF) firmó la orden de activación de la Octava Fuerza Aérea. A principios de febrero de 1942, el General Eaker partió con destino a Inglaterra al frente de un "destacamento avanzado" compuesto de sólo seis hombres. El 3 de febrero de 1942 fueron activados oficialmente los Grupos de Bombardeo (BG) 97°, 301° y 303°. Estos grupos de B-17E, y el 92°, activado el 1 de marzo de 1942, junto con dos grupos de Liberator (el 44° y el 93°), constituyeron el núcleo de la fuerza norteamericana de bombarderos pesados en Inglaterra.

Los primeros miembros del personal de la AAF que llegaron al Reino Unido lo hicieron a bordo del trasatlántico *Queen Elizabeth*, que echó el ancla en el Estuario de Clyde la mañana del 9 de junio. Entre los varios miles de soldados que desembarcaron estaban los hombres del 97° BG. Al igual que todos los demás grupos de bombarderos pesados asignados al teatro de operaciones europeo (ETO), su unidad estaba compuesta por cuatro escuadrones: el 340°, el 341°, el 342° y el 414° Escuadrón de Bombardeo (BS). Los hombres del 340° y del 341° se trasladaron a su nueva base de Polebrook (Estación 110), en Northamptonshire, mientras que el personal perteneciente al 342° y al 414° fue enviado un poco más al Oeste, a Grafton Underwood (Estación 106), también en Northamptonshire.

Mientras tanto, no estaba previsto que sus B-17 llegasen de los Estados Unidos hasta mediados de junio. Sin embargo, la llegada de los bombarderos se retrasó a causa de la amenaza de los japoneses en las Aleutianas (el 97° BG estuvo destacado temporalmente en el Mando de la Defensa Occidental). El 23 de junio, la ofensiva enemiga se había detenido, y el 97° se preparó para emprender el vuelo hacia Inglaterra.

El 1 de julio de 1942, cuando el B-17E *Jarring Jenny* aterrizó en Prestwick se convirtió en la primera Fortaleza Volante asignada al VIII BC que aterrizaba en el Reino Unido. Tres días después, en el diario de operaciones de la base de High Wycombe, alguien escribía la siguiente anotación: "Llegadas de aviones: 1 B-17E. Total 1".

Tres B-17E del 97° BG, con el 41-2578 *Butcher Shop* al frente, ruedan por la pista del aeródromo de Grafton Underwood para despegar. Este aparato en particular sería después transferido al 326° BS del 92° BG, antes de volver a ser asignado de nuevo, esta vez al 457° BG, con base en Glatton el 3 de marzo de 1944. Fue rebautizado con el nombre de *Big Tin Bird* y sería utilizado como aparato de uso general por el Tcol. Cy Wilson, jefe del 20° FG. El 41-2578, era el B-17 más antiguo de la octava Fuerza Aérea y fue restaurado el 6 de agosto de 1945.



En agosto, al 97° BG se le unió el 92° BG en Bovington (Estación 112), en Hertfordshire, y el 301° BG en Chelveston (Estación 105) y Podington (Estación (109), ambos en Northamptonshire. Estos tres grupos se habían formado a toda prisa en las turbulentas semanas que siguieron al ataque contra Pearl Harbor, y su adiestramiento era incompleto. De hecho, algunos de sus ametralladores habían recibido poca o ninguna instrucción en tiro aéreo, y sus radiotelegrafistas no estaban en mejores condiciones, ya que eran incapaces de enviar o recibir señales en código Morse. Por si fuera poco, muchos de los pilotos enviados al ETO no tenían ninguna experiencia en vuelos a gran altura o en formación.

Muchas tripulaciones, con su escaso grado de instrucción, apenas habían tenido tiempo de familiarizarse con sus aparatos y entre sí, y fueron enviadas a luchar en una guerra aérea en la que los oficiales superiores de la AAF pensaban cándidamente que podrían realizar con éxito operaciones a plena luz del día y sin escolta de cazas. Pero, a pesar de ello, se estaba presionando al VIII Mando de Bombardeo (BC) para que demostrase a los británicos lo que era capaz de hacer la Octava Fuerza Aérea.



B-17 41-9019 *Little Skunk-Face* del 414° BS del 97° BG decorado con el camuflaje al estilo de los primeros tiempos de la RAF. Este aparato del modelo E pasó al 305° BG el 6 de noviembre de 1942, y posteriormente fue utilizado por el 381° BG en junio de 1943. Al mes siguiente pasó al 327° BS del 92° BG, donde sirvió como remolcador de blancos. El 27 de agosto de 1943 hizo su último traslado en la fuerza de combate, al ser transferido al 482° BG con base en Alconbury. El 41-9019 fue dado de baja definitivamente el 21 de agosto de 1945.

A finales de julio, el Coronel Frank A. Armstrong, un oficial procedente de la Academia de West Point y uno de los seis primeros oficiales de Estado Mayor de Eaker en el Cuartel General del VIII BC, sustituyó al Coronel Cornelius W. Cousland en el mando del 97° BG, cuyos resultados estaban por debajo de lo esperado. Armstrong, un duro y sensato oriundo de Carolina del Norte, de porte erguido y con el rostro curtido por el viento (había pasado 14 de sus 39 años en las cabinas de aviones militares), era un oficial que imponía respeto.

En poco tiempo transformó al 97°, desmontándolo prácticamente y volviendo a organizarlo en sólo poco más de dos semanas. A mediados de agosto, estaba en condiciones de informar al Cuartel General del VIII BC que tenía 24 tripulaciones en condiciones de realizar misiones de combate diurnas. El Oficial Ejecutivo del Grupo, Cte. Paul W. Tibbets (que más tarde fue el comandante del B-29 que lanzó la bomba atómica sobre Hiroshima en agosto de 1945), iba a desempeñar un papel fundamental en este proceso de reorganización y adiestramiento. Más adelante lo recordaría así:

"Las siete semanas de entrenamiento entre nuestra llegada a Inglaterra y nuestra primera operación dieron un resultado magnífico. Me estremezco al pensar cuáles habrían sido los resultados si no hubiese sido por las intensas prácticas que llevamos a cabo durante aquel período. En los Estados Unidos habíamos aprendido a volar en el B-17 y, prác-

ticamente, nada más. Los bombarderos y los ametralladores llegaron a Inglaterra con un grado de instrucción insuficiente. La gente de la RAF también se dio cuenta de ello, y nos ayudaron a prepararnos para el combate. Nos enviaban sus cazas un día tras otro para que pudiésemos practicar los procedimientos de reunión con los aviones de escolta. Incluso llegaron a poner algunos aviones en el aire para que hiciesen de objetivos y nuestros ametralladores pudiesen desarrollar las habilidades necesarias para disparar sus armas y manejar las torretas en combate".

"Sin embargo, gracias a su ayuda, pronto comprendimos que habría sido más sensato realizar este entrenamiento en los grandes espacios abiertos de Tejas y los demás estados del Oeste, en lugar de intentar conseguir nuestra experiencia en el limitado espacio aéreo sobre Inglaterra. Las tripulaciones que llegaron a Europa después, a lo largo de la guerra, estarían mejor instruidas antes de salir de los Estados Unidos".

LA PRIMERA MISIÓN

El Coronel Armstrong y el Cte. Tibbets, a bordo del B-17E 41-2578 *Butcher Shop*, encabezaron el grupo principal de 12 aviones que realizó la primera misión de la guerra en que participaron los B-17 del VIII BC, cuyo objetivo era la estación de clasificación ferroviaria de Rouen Sotteville, en el noroeste de Francia. Otros seis B-17E procedentes de Polebrook actuaron como fuerza de diversión, dirigiéndose a St. Omer. El General Eaker se unió a la tripulación de John Dowswell a bordo del *Yankee Doodle* (El B-17E 41-9023 del 414º BS), que iba al frente del segundo de los dos grupos de seis aviones que componían la fuerza principal. Ningún aparato abortó la misión, y la escolta de la RAF, compuesta por cuatro escuadrones de Spitfire Mk IX formados en un ala especialmente constituida para la misión, se encargó de dar protección y comodidad a las tripulaciones de los bombarderos.

En Ypreville hicieron aparición los cazas enemigos (Fw 190 pertenecientes al II/JG 26 y a la JG 2) y el Sgto. Adam R. Jenkins, ametrallador de cola del *Bat Outa Hell*, cuyo puesto en la formación era la temible "cola Charlie" no daba abasto. Así lo contaba cuando regresó a la base:

"Eran ocho volando en formación de 'V', y el líder agitó sus alas y se lanzó contra nosotros. Cuando estaban a unos 300 metros de distancia, pensé que ya era hora de hacer algo. Así que apreté el gatillo y pareció como si los extremos de las alas de su avión saltasen hechos pedazos. Entonces, los otros siete se dispersaron".

Uno de aquellos cazas se colocó justo en la línea de tiro de las armas de la torreta del Sgto. Kent R. West, que iba en la cúpula ventral del B-17E 41-9100 *Birminghan Blitzkrieg*, del 414º BS. West abrió fuego con sus ametralladoras gemelas de 12,70 mm, y su puntería fue tan precisa que, cuando regresó a la base, se convirtió en el primer tripulante americano al que se atribuía el derribo de un avión alemán. En total fueron derribados dos de los cazas atacan-

El B-17E 41-9129 tuvo una agitada travesía hasta Inglaterra después de salir desde la Isla de Presque con destino a Goose Bay el 22 de junio de 1942. Finalmente llegó a Prestwick, en Escocia, el 24 de julio de 1942 después de que le fuese reparada una rotura de la rueda de cola que se produjo en un accidente en Bathurst, New Brunswick.



tes, y cinco más fueron reclamados como "probables" (en realidad sólo fue derribado un Fw 190 de la JG 2, que cayó víctima del fuego defensivo de los B-17) frente a la pérdida de dos de los Spitfire de la escolta y un tercero que sufrió daños muy graves.

Las 12 Fortalezas Volantes habían lanzado sobre los talleres de locomotoras y material rodante sus 45 bombas de 272 kg y nueve bombas británicas de 500 kg desde una altura de 23.000 pies, y aunque algunas bombas quedaron cortas en 1,5 kilómetros y algunas otras explotaron 1,6 kilómetros al Oeste, en un bosque cercano, la mayoría alcanzaron la zona del objetivo. El Cte. Tibbets lo recuerda así:

"Tomamos a los alemanes totalmente por sorpresa. No se esperaban un ataque diurno, así que pudimos llegar sin problemas hasta el objetivo. La visibilidad era ilimitada, y los 12 aviones lanzaron sus cargas de bombas. Nuestra puntería fue razonablemente buena, pero aquello no pudo describirse como un bombardeo de precisión. Todavía nos quedaba mucho que aprender. Cuando volábamos de regreso sobre el canal nos invadió un sentimiento de regocijo; toda la tensión había desaparecido. Ya no éramos novatos en este terrible juego de guerra. Habíamos desafiado al enemigo en sus propios cielos y seguíamos vivos para contarlo".

Todos los B-17E regresaron a salvo, y el General Spaatz, excitado por el éxito de la misión, declaró: "Creo que las tripulaciones se portaron como veteranos. Todo fue según el plan previsto". El Coronel Armstrong llegó todavía más lejos, declarando: "Hemos destrozado Ruán". Estaba claro que esto era una exageración, pero la primera incursión parecía confirmar el acierto de la política de la AAF de llevar a cabo bombardeos de precisión contra objetivos estratégicos en lugar de bombarderos masivos de zonas del tamaño de ciudades.

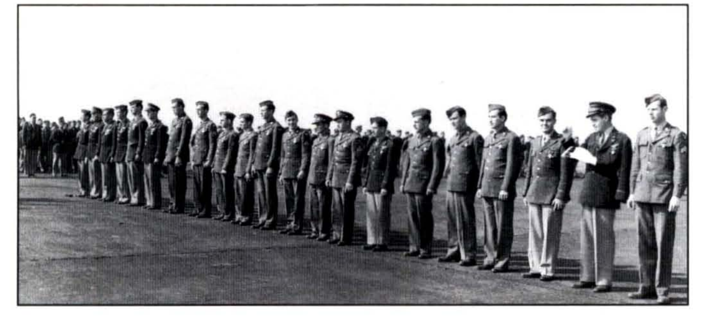
Después de la misión, los primeros mensajes de felicitación que llegaron procedían del Mariscal del Aire Sir Arthur Harris, Comandante en Jefe del Mando de Bombarderos de la RAF:

"Felicitaciones de todos los componentes del Mando de Bombarderos por el gran éxito conseguido en la primera incursión americana contra territorio ocupado por los alemanes en Europa realizada por nuestros grandes amigos. No cabe duda de que *Yankee Doodle* ha ido a la ciudad y puede ponerse otra bien ganada pluma en su sombrero".

DE LOS "E" A LOS "F"

Al aumentar el número de misiones y cuando las unidades empezaron a sufrir desgaste, el General Eaker se dio cuenta rápidamente de que necesitaba un Centro de Adiestramiento y de Reemplazo de Tripulaciones de Combate (CCRC). Sin embargo, el personal y el material eran tan escasos, que fue preciso retirar del combate al 92º BG, con base en Bovington, cuando esta unidad fue elegida para desempeñar este cometido. Por ese motivo, sus nuevos B-17F fueron transferidos al 97º BG, y a cambio recibió los deteriorados en combate B-17E de aquel grupo. Durante los ocho meses siguientes el Grupo, designado ahora como 11º CCRC, se esmeró en desempeñar aquel vital cometido.

El 5 de septiembre, 25 de los recién adquiridos B-17F del 97º, y por primera vez 12 Fortalezas Volantes del 301º BG (que realizaba su primera misión de combate de la guerra), fueron enviados contra la esta-



Formación para imposición de Corazones Púrpura a los heridos del 97° BG. El segundo por la derecha es el Tte. Lockhart, con la mano vendada a causa de las heridas que sufrió durante la misión del 24 de agosto de 1942 contra Le Trait. A su derecha está el Cte. Tibbets, dando frente a la cámara.

ción de clasificación ferroviaria de Ruán. Treinta y un B-17 realizaron el bombardeo, ya que seis abortaron a causa de diversos problemas mecánicos. De todas las bombas que se lanzaron, sólo el 20% llegaron a caer dentro de la zona del objetivo, y algunas alcanzaron a la ciudad. Según informes no confirmados, 140 civiles franceses perdieron la vida y otros 200 fueron heridos. Una de las bombas, que afortunadamente no explotó, llegó a alcanzar el principal hospital de la ciudad, atravesando varios pisos hasta quedar enterrada en el sótano del edificio.

Sin desalentarse por estos malos resultados, la tarde siguiente Eaker montó la misión más importante de las organizadas hasta la fecha bombardeando la fábrica de Avions Potez en Meaulte. A fin de enviar contra el objetivo el mayor número posible de "pesados", el 92° BG recibió orden de entrar en acción por primera vez; el Grupo consiguió reunir 14 B-17E con sus tripulaciones, las cuales tuvieron que ser completadas con personal de tierra. Se unieron a los 22 B-17F del 97° BG que se encargaron del ataque principal contra la fábrica, mientras que el 301° realizaba una incursión de diversión contra el aeródromo de St. Omer-Longueness.

De las 30 Fortalezas Volantes que llegaron sobre Meaulte, sólo ocho pertenecían al 92° BG, y cuatro habían abortado la misión. En cuanto sobrepasaron la costa europea, los bombarderos fueron interceptados por entre 45 y 50 Fw 190 de las JG 2 y 26. Pero los "pesados" no tenían protección de cazas ya que el Ala de Spitfire de escolta (de la cual formaba parte el 133° Sqn. *Eagle*) no había conseguido reunirse con las Fortalezas Volantes en el punto previsto. El primer avión en ser derribado fue el B-17F 41-24445 del 340 BS del 97° BG, pilotado por el 2° Tte. Clarence C. Lipskey. El bombardero se estrelló en las proximidades del Flasselles, cerca de Amiens, aunque se vio que se abrían cuatro paracaídas detrás del avión herido de muerte, que aparentemente descendía bajo control perseguido por cinco cazas. Lipsky y cinco de sus tripulantes fueron hechos prisioneros de guerra.

A las 6:55 de la tarde del 6 de septiembre de 1942, la Octava Fuerza Aérea había perdido su primer "pesado" a manos del enemigo (cuyo derribo fue atribuido al *Gruppenkommandeur* del II/JG 26 Hauptmann H. K. Conny Meyer, que con él conseguía su décima victoria), y el segundo en caer se estrellaría en aguas del Canal de la Mancha menos de 15 minutos después.

Después de haber lanzado sus bombas y puesto rumbo de regreso a su base, el B-17E *Baby Doll*, del 92° BG, pilotado por el 2° Tte. Leigh E. Stewart, fue perseguido a través del Canal por cinco Fw 190, también pertenecientes al II/JG 26. Gravemente alcanzado, el avión consiguió llegar a avistar Beachy Head, pero terminó estrellándose en el mar a las 7:06 de la tarde. De inmediato fueron enviadas desde Dover en busca de supervivientes las lanchas del Servicio de Rescate Aeronaval de la RAF (ASR), pero jamás encontraron ni rastro de la tripulación ni del avión. El derribo del B-17 fue atribuido al *Oberfeldwebel* Willi Roth, de la 4ª *Staffel*, quien elevaba su registro a 17 victorias.

Otro bombardero gravemente alcanzado cuando se dirigía de vuelta a Inglaterra fue el B-17E del 92º BG pilotado por el Capt. Frank G. Ward, que fue atacado por seis Fw 190 sobre Cayeaux-sur-Mer. Uno de los cazas disparó varios proyectiles de cañón que alcanzaron el fuselaje trasero y la cola del bombardero, matando a dos ametralladores e hiriendo a otros tres. A bordo de otro B-17 del 97º BG resultó muerto un ametrallador y tres más fueron heridos, uno de los cuales murió en el hospital a consecuencia de sus heridas tres días después.

La pérdida de dos B-17 y de 18 tripulantes fue un duro golpe para todo el personal de la AAF. Las bajas sufridas por el principalmente no operativo 92º BG fueron especialmente duras de aceptar, ya que la única razón por la que esta unidad había participado en la misión del 6 de septiembre había sido la desesperada escasez de aviones y personal del VIII BC para poder llevar a cabo aquel máximo esfuerzo.

Esta constante sangría de los preciosos recursos de la Octava era una consecuencia directa de la necesidad de reforzar a la Duodécima Fuerza Aérea, que debía participar en la operación *Torch*, la invasión del norte de África, prevista para el 8 de noviembre. Cuando llegase el momento, tanto el 97º como el 301º BG se trasladarían al norte de África para operar con la Duodécima, pero mientras tanto, los dos Grupos pioneros de Fortalezas Volantes seguirían operando encuadrados en el VIII BC.

El 7 de septiembre, los B-17 bombardearon una vez más los astilleros de Rotterdam, aunque el aviso de tormenta que fue transmitido cuando estaban ya lejos de la base hizo que la mayoría de las tripulaciones regresasen antes de lo previsto. A pesar de todo, siete aviones de la formación del 97º BG no llegaron a recibir el aviso y continuaron rumbo al objetivo. Inmediatamente les salieron al paso los Fw 190 del III/JG 26 y de la JG 1, que, a su vez, fueron interceptados por los Spitfire Mk IX que componían la escolta.

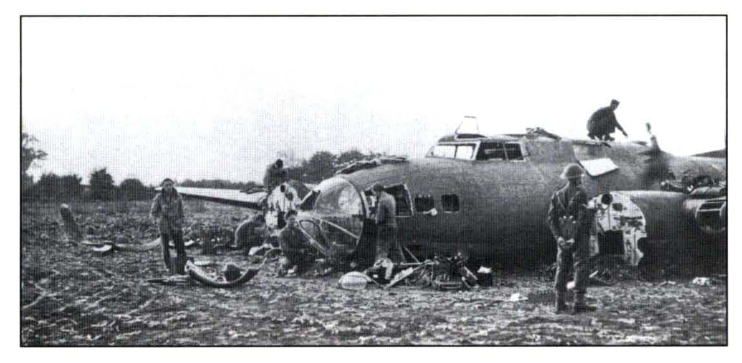
Pese a los esfuerzos de los cazas de la RAF (que derribaron tres Fw 190 de la JG 1), el B-17F pilotado por el Capt. Aquilla Hughes fue elegido como objetivo por los pilotos alemanes. Tras soportar una serie de pasadas de ataque, durante las cuales el ametrallador de la torreta ventral resultó muerto y otros tres fueron heridos, el bombardero consiguió permanecer en el aire con sólo dos motores funcionando. Las líneas hidráulicas y los frenos estaban destrozados y la radio empezó también a dar problemas. Hughes no tuvo otra opción más que separarse de la formación y volver solo como pudo. Sorprendentemente, consiguió llevar su avión hasta la base, aterrizando algún tiempo después de que los otros seis B-17 hubiesen regresado a salvo.

NUEVOS GRUPOS

Mientras las unidades de B-17 pioneras soportaban su bautismo de fuego sobre la Europa ocupada, cuatro nuevos grupos –el 91º, el 303º, el 305º (cuyo jefe era el legendario Tcol. Curtis E. LeMay) y el 306º BG– estaban completando su adiestramiento en los Estados Unidos. El 91º BG (al mando del Coronel Stanley T. Wary) comenzó a atravesar el Atlántico en septiembre, pero el Grupo tendría que esperar



La tripulación del B-17F-10-BO 41-24444 *The Red Gremlin* (340º BS/97º BG) posa en una foto de grupo el 9 de septiembre de 1942. "Su" bombardero había sido entregado al 97º BG el 2 de julio de 1942, después de haber sido pilotado hasta Inglaterra por el Tte. Charles N. Austin. Fue rebautizado con el nombre de *Superman* al ser asignado al 92º BG el 24 de agosto. En la fila de atrás, de izquierda a derecha están el Cte. Paul W. Tibbets, Ryan, Tom W. Ferebee, *Dutch* Van Kirk, Hughes y Spitt. En la fila de delante, también de izquierda a derecha, están Peach, Quate, Fitzgerald, Gowan y Fittsworth. El 17 de agosto de 1942 Tibbets utilizó el 41-2578 *Butcher Shop*, junto con la tripulación del Tte. Butcher, para encabezar la primera incursión de la guerra realizada por las Fortalezas Volantes junto con su jefe, Coronel Frank A. Armstrong Jr.



A veces los B-17 no eran lo bastante afortunados para conseguir regresar.

hasta primeros de octubre para contar con suficientes B-17 para montar su primera misión.

El 306º (mandado por el Coronel Charles *Chip* Overacker) también salió en dirección al Reino Unido en septiembre, seguido al mes siguiente por el 303º y el 305º. Una vez en Inglaterra, estos grupos tuvieron que dedicar algún tiempo a adaptarse a su nuevo entorno, de forma que hasta noviembre Eaker no pudo contar con sus aviones y tripulaciones para la ofensiva de bombardeos.

Así recordaba, mucho tiempo después, aquellos momentos el jefe de Grupo, Coronel LeMay:

"Nos instalaron temporalmente en Grafton Underwood, que servía como centro de recepción de emergencia. No íbamos a estar allí durante mucho tiempo, y lo sabíamos, y nos alegrábamos de ello porque aquellas pistas estaban todas en muy malas condiciones. La niebla era terrible, y todo el mundo se quejaba y gemía '¿Así que esto es Inglaterra?' Un piloto que estaba en la cabina de un B-17 estableció contacto con la torre de control, que le preguntó: '¿Puede ver las luces de la pista?'. Su contestación fue: '¡Mierda, ni siquiera puedo ver a mi copiloto!".

Mientras los cuatro "nuevos" grupos se adaptaban a las bases inglesas, y también a sus condiciones meteorológicas, el 92º, 97º y 301º BG seguían siendo los encargados de llevar el peso de la guerra frente al enemigo. El 9 de octubre, Eaker pudo por fin disponer de suficientes bombarderos para atacar los talleres de locomotoras, vagones y material rodante de Fives-Lille, en Francia. Al incluir los Liberator del 93º BG y las Fortalezas Volantes del 306º BG (que hacían su debut en combate sobre el continente), el VIII BC pudo reunir la cifra sin precedentes de 108 bombarderos para la incursión, cifra que durante seis meses no sería superada en el teatro de operaciones europeo.

Los B-17 del 306º BG se unieron a los aparatos del 92º y del 97º, y a los del 301º que iban en cabeza, mientras que los B-24 iban detrás de las Fortalezas Volantes. Siete bombarderos del 92º BG abortaron la misión por razones técnicas, mientras que un puñado de aviones de los otros grupos tuvo también que regresar antes de tiempo. Finalmente, sólo 69 bombarderos atacaron sus objetivos principales, y muchas de las bombas que lanzaron no llegaron a explotar. Los inexpertos tripulantes del 93º y del 306º BG lanzaron la mayoría de sus bombas fuera de la zona de objetivo, causando la muerte a numerosos civiles franceses. Además, la navegación de los bombarderos sobre la zona de objetivo fue deficiente, y algunos de ellos nunca llegaron a tener el objetivo centrado en sus visores de puntería.

Como en misiones anteriores, los bombarderos contaron con una nutrida protección de cazas, de la que formaban parte los P-38 de la AAF pertenecientes al 1er Grupo de Caza (FG). Sin embargo, el procedimiento táctico utilizado por el Mando de Caza, y su equivalente de la AAF, el VIII FC, resultó ser totalmente ineficaz. Los pilotos atacantes de la Luftwaffe, pertenecientes al II y al III/JG 26 recibieron instruc-

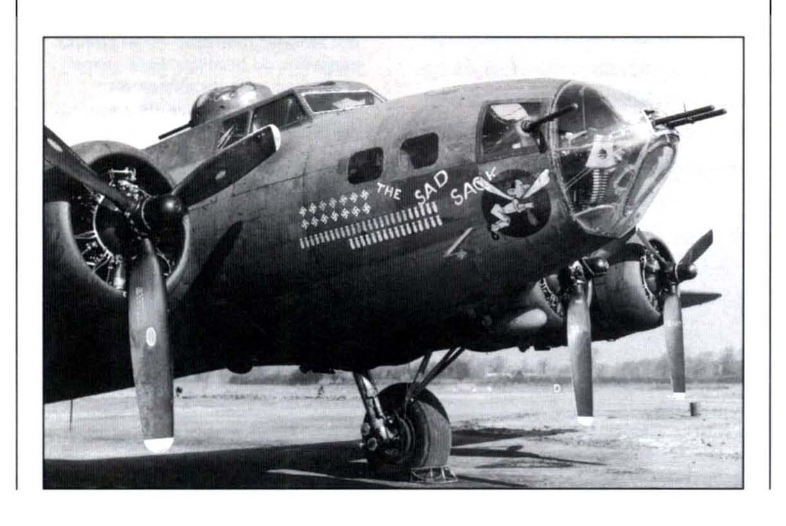
ciones de ignorar a los cazas y lanzarse directamente a por los bombarderos, que al poco tiempo se encontraron luchando por sus vidas.

La pérdida de tantos bombarderos a causa de fallos mecánicos había reducido considerablemente las cualidades defensivas de las formaciones del grupo, a consecuencia de lo cual dos B-17 fueron derribados por el fuego enemigo. La primera Fortaleza Volante derribada fue la que pilotaba el Capt. John W. Olson, del 367° BS del 306° BG. Este bombardero, bautizado con el nombre de *Snoozy II*, fue el objetivo elegido por la 9ª *Staffel* del III/JG 26 mandada por el *Oberleutnant* Otto *Stotto* Stamberger.

Lo inadecuadas que fueron las tácticas utilizadas por los cazas aliados de escolta durante esta misión quedó demostrado por el hecho de que los pilotos de los Fw 190 informaron que, muy por encima de ellos, mientras atacaban por popa al bombardero del 306° BG, habían visto con claridad las estelas de condensación producidas por los P-38 y los Spitfire.

A causa del mal tiempo otras 11 misiones previstas para el mes de octubre fueron anuladas, por lo cual la incursión realizada el día 21 contra la base de submarinos de Lorient fue la única que alcanzó su objetivo previsto –una nueva directiva emitida 24 horas antes por la octava Fuerza Aérea asignaba la máxima prioridad como objetivo del VIII BC a las instalaciones de submarinos. El 97° BG fue el único que consiguió llegar a la zona del objetivo, y el Cte. Joseph A. Thomas, como piloto que iba en cabeza, guió al Grupo a través de las nubes, apareciendo sobre Lorient a 17.500 pies de altura. Los defensores alemanes fueron sorprendidos durmiendo la siesta, y antes de que pudiesen hacer sonar la alarma las bombas de 900 kilos estaban estallando en la zona de objetivo. 21 de aquellas bombas cayeron en un radio de 300 metros del Punto Medio de Impacto (MPI) previsto.

Durante tres meses el 97° BG y, en menor medida, el 301° BG fueron los pioneros en los bombardeos diurnos americanos desde Inglaterra. Gracias a los sacrificios realizados por ambas unidades en combate, la política de operaciones aéreas adoptada en un principio por el VIII BC cuando comenzó sus operaciones en agosto fue ampliamente modificada, y las unidades que llegaron a Inglaterra a partir de entonces se beneficiarían de los cambios propiciados por los grupos de bombarderos "pioneros".



El B-17F-20-BO 41-24504 *The Sad Sack*, del 324° BS/91° BG, junto con su gemelo el BF-17F-20-BO 41-24505 *Quitchurbitchin*, fueron las Fortalezas Volantes que sirvieron durante más tiempo en el Grupo.

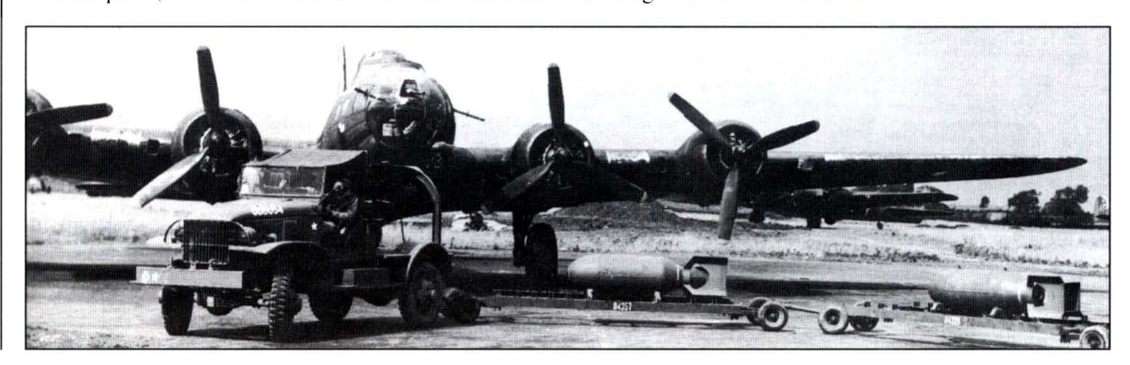
ESPARCIENDO LA DESTRUCCIÓN

Tras el varapalo recibido por el 97º BG en la incursión contra Lorient, y su posterior traslado, junto con el igualmente curtido en batalla 301º BG, al norte de África, el futuro se presentaba ahora sombrío para los grupos inexpertos que permanecían en Inglaterra. A pesar de los primeros éxitos, la Octava Fuerza Aérea todavía tenía que demostrar que las misiones diurnas a gran altura, a menudo sin escolta, podían justificar que se enviasen más grupos al ETO. Por aquel entonces se realizaban misiones de penetración limitada, que empezaron a ser conocidas como los "recorridos del lechero", y que estaban a la orden del día.

El 7 de noviembre el VIII BC atacó la base de submarinos de Brest, en la costa atlántica francesa, con una fuerza de 54 B-17. Catorce de estos aviones pertenecían al 91º BG (siete a cada uno de sus escuadrones: el 322º y el 324º BS, entre los que estaba el famoso *Memphis Belle)* que estaba haciendo su debut en combate. Aquel día iba al frente de los *Wray's Wragged Irregulars* –los irregulares desarrapados de Wray (apodo que se daban a sí mismos los miembros del 91º)– su jefe de grupo, el Coronel Stanley T. Wray. Los bombarderos restantes procedían del 306º BG (24 aviones) y del 301 BG (16 B-17). Como único grupo operativo que había quedado en el ETO con alguna auténtica experiencia de combate (¡una misión!), el 306º fue el encargado de ir al frente del ataque. Una combinación de mal tiempo y de problemas técnicos (en su mayoría armas congeladas) dio como resultado un escaso éxito en el bombardeo, y por una vez, la Luftwaffe sólo hizo esporádicos intentos de atacar a los B-17.

Dos días después, el VIII BC atacó la fuertemente defendida base de submarinos de St. Nazaire. Era preciso bombardear los muelles fortificados con una precisión puntual y, a fin de evitar la detección del radar, los 47 B-17 y B-24 enviados a atacar el puerto francés cruzaron el Canal a una altitud de sólo 500 pies sobre el nivel del mar. Después de rodear la península de Brest, ascendieron a una altura de entre 7.500 y 10.000 pies (los 12 B-24 continuaron ascendiendo hasta llegar a los

Algunos B-17F del 303º BG *Ángeles del Infierno* mientras están siendo cargados de bombas. Este grupo realizó su primera misión de combate el 17 de noviembre de 1942.





El B-17F-27-BO 41-24585 *Wolf Hound* perteneciente al 360° BS del 303 ° BG fue el primer bombardero americano que fue capturado intacto el 12 diciembre 1942. Su piloto, el Tte. Paul F. Flickinger, fue obligado a rendir el aparato en Leeuwarden, en Holanda, después de ser atacado por cazas alemanes durante la misión contra el nudo ferroviario de Ruán-Sotteville. El *Wolf Hound* fue probado en el Centro de Evaluación y Pruebas de la Luftwaffe de Rechlin, y en 1943 fue entregado a la KG 200 para entrenamiento y adiestramiento de cazas.

18.000 pies) antes de alcanzar su objetivo. A esta altura, los bombarderos Boeing estaban dentro de la distancia de empleo eficaz de numerosas baterías de artillería antiaérea ligera –de 20 y 37 mm– que hasta entonces habían resultado ineficaces contra los "pesados" que volaban a gran altura.

Al frente del ataque iban 13 B-17F del 91° BG, que hicieron su pasada de bombardeo a 10.000 pies. Todos sus aviones fueron salpicados con disparos antiaéreos, que se cobraron la vida de un tripulante e hirieron gravemente a otros dos. Sin embargo, ninguno de los B-17 fue derribado, pero el 306° BG no iba a ser tan afortunado. Entraron en el objetivo detrás del 91° a sólo 7.500 pies, perdiendo tres B-17 en rápida sucesión ante la mortífera precisión de los artilleros antiaéreos alemanes.

La última pasada de bombardeo estuvo a cargo de los 12 B-24D del 44° y 93° BG, que sobrevolaron el objetivo a 18.000 pies. Al volar muy por encima del alcance de las baterías antiaéreas, todos los Liberator regresaron a la base con escasos daños.

Aunque en esta misión no habían aparecido cazas, debido a que los bombarderos habían llegado a su objetivo volando "por debajo del radar", la pérdida de tres B-17 superaba con mucho las ventajas conseguidas atacando a altitudes más bajas. A partir de entonces, todas las incursiones del VIII BC se llevarían a cabo desde "altitudes de cuatro millas" (más de 20.000 pies).

El 18 de noviembre, St. Nazaire estaba otra vez en el primer lugar de la lista de objetivos y, formando parte de la fuerza enviada a bombardear la base de submarinos, estaba el 305° BG que en aquella ocasión experimentaría el sabor del combate por primera vez.

El reconocimiento fotográfico de los objetivos del VIII BC posterior a la misión reveló que una sola bomba, o unas pocas bombas, no tenía poder destructor suficiente para infligir daños duraderos, especialmente contra objetivos fortificados como los muelles de submarinos. Siempre innovador, el Coronel LeMay estaba decidido a que esto cambiase y decidió intentar conseguir una mayor precisión en el bombardeo volando en línea recta durante la pasada de bombardeo, en lugar de volar en zig-zag virando cada diez segundos. Esta táctica pretendía impedir que las baterías antiaéreas pudiesen apuntar correctamente, pero en realidad su único resultado era que el bombardeo fuese más disperso.

El plan de LeMay requería que los bombarderos cruzasen el objetivo con mayor rapidez, reduciendo así la cantidad de tiempo que las baterías antiaéreas tenían para apuntar y disparar contra la formación. En compensación, esta táctica aumentaba el tiempo de que disponían los bombarderos para alinear sus visores de puntería sobre el punto medio de impacto. Pero defender la eficacia de un cambio tan drástico, sin que hubiese sido probado, era un paso muy arriesgado para un jefe de grupo con una unidad tan poco experta, y suscitó una gran preocupación entre sus tripulaciones.

El 23 de noviembre 58 B-17 partieron para realizar la larga travesía sobre el Atlántico y el Golfo de Vizcaya hasta St. Nazaire. El mal tiem-



Un cansado y ojeroso Capt. Harold Stouse, del 359° BS del 303° BG, que pilotó el B-17F-27-BO 41-24635 *The 8 Ball Mark II* durante el ataque a Wilhelshaven el 27 de enero de 1943, cumplimenta su informe de vuelo después de la misión. Aquella era la primera vez que el VIII BC bombardeaba un objetivo situado en Alemania. El 18 de marzo Stouse pilotó el B-17F-25-BO 41-24561 *The Duchess* hasta la base de Molesworth llevando a bordo el cadáver del bombardero jefe, Tte. Jack W. Mathis. A Mathis se le impuso a título póstumo la Medalla de Honor (la primera que se concedía a un tripulante de la Octava Fuerza Aérea) por sus acciones de aquel día durante la misión contra Vegesack.

po y los problemas mecánicos obligaron a 13 B-17 a abortar la misión cuando todavía estaban muy lejos del objetivo, mientras que una de las Fortalezas Volantes, pilotada por el Tte. Clay Isbell, del 306° BG, fue derribada por los cazas durante la pasada de bombardeo. En el momento de alcanzar el objetivo, sólo quedaban 44 B-17.

A pesar de esto, prosiguieron el ataque contra los muelles de submarinos. Poniendo a prueba la táctica de LeMay, el 305° BG realizó la más larga y más rectilínea pasada de bombardeo llevada a cabo hasta entonces por el VIII BC sobre Europa, y las fotografías tomadas después del ataque revelaron que el grupo había colocado dos veces más bombas dentro de la zona de objetivo que cualquier otra unidad. A pesar de sus temores, no se perdió ninguna tripulación a causa del fuego antiaéreo, pero el 91° y el 303° BG perdieron varios B-17 a causa de la nueva táctica de la Jagdwaffe de realizar ataques frontales.

Este mortífero nuevo procedimiento táctico había sido ideado por el veterano *Gruppenkommandeur* del III/JG 2, *Oberleutnant* Egon Mayer, destacado as de caza y maestro en la táctica (había conseguido 102 victorias en el frente occidental en el momento de su muerte, en mayo de 1944). Se había dado cuenta rápidamente, después de sus primeros encuentros con los "locos americanos", de que los ataques tradicionales por detrás o desde una posición baja "a las seis en punto" dejaban al piloto de caza expuesto al fuego de las varias ametralladoras de grueso calibre agrupadas alrededor de la parte posterior del avión. Un examen detallado de los pocos "pesados" de la AAF que habían caído en Francia había revelado su falta de armamento en el morro, por lo que algunos *Jagdflieger* decidieron atacar a los bombarderos de frente. Esta táctica precisaba una gran habilidad, ya que el piloto debía afinar la puntería mientras el caza y el bombardero se aproximaban el uno al otro a una velocidad combinada de aproximación cercana a los 965 km/h.

Utilizando esta táctica, el 23 de noviembre pilotos del III/JG 2 atacaron en grupos de tres. Los Fw 190 se lanzaron primero contra los cuatro B-17 del 91° BG que habían alcanzado la zona del objetivo. Un quinto aparato, el B-17F 41-24479 *Sad Sack*, pilotado por el jefe del 323° BS, Cte. Victor Zienowicz, había perdido un motor poco después de virar al rumbo hacia St. Nazaire, lo cual le obligó a dirigirse de regreso a Inglaterra. Nadie volvió a ver al bombardero ni a su tripulación.

Los cuatro B-17 de la formación fueron gravemente alcanzados, y el B-17F 41-24503 *Pandora Box* perdió dos de sus motores. Incapaz de seguir el paso de los demás bombarderos, el avión fue descendiendo lentamente durante la penosa travesía sobre el Golfo de Vizcaya. Al final se perdió con toda su tripulación, incluido el jefe del 324° BS, Cte. Harold Smelser. Además de haber perdido dos jefes de unidad, el 91° BG perdió también a los oficiales de navegación, de puntería y de armamento del grupo cuando sus bombarderos se estrellaron.

De las tres Fortalezas Volantes que quedaban, sólo el B-17F 41-24505 *Quitchurbitchin* del 324° BS consiguió llegar a Bassingbourn, donde su piloto, Tte. Charles E. Cliburn, efectuó un aterrizaje correcto a pesar de que el sistema hidráulico de la rueda de cola del bombardero había sido alcanzado por los disparos enemigos. El Capt. Kenneth Wallick consiguió a duras penas llegar a la base de la RAF de Chivenor, en Devon, con su

gravemente dañado B-17, pero desafortunadamente, el Tte. Nathan N. Corman, que pilotaba el B-17F 41-24506 del 324º BS *The Shiftless Skunk*, no tuvo tanta suerte. Cuando intentaba efectuar un aterrizaje forzoso cerca de Watford, el bombardero chocó con un poste de alta tensión de 6 metros de alto y se estrelló. Tres de sus tripulantes murieron en el acto y otros dos perecieron después a consecuencia de las heridas recibidas.

La última Fortaleza Volante perdida durante aquella incursión fue el B-17F 41-24568 *Lady Fairweather*, del 359º BS del 303º BG, pilotada por el Capt. Charles G. Miller, que se incendió cerca del objetivo durante una pasada frontal. El bombardero intentó como pudo llegar hasta el mar, antes de caer en las aguas del Golfo de Vizcaya.

La nueva táctica de ataque frontal (que daría lugar al famoso mensaje de alarma de "Bandidos arriba a las doce en punto") había puesto cruelmente de manifiesto graves deficiencias en combate en el armamento defensivo de los B-17E/F. Aunque algunos emprendedores armeros jefes experimentaron montando ametralladoras de cola en el morro de sus bombarderos, la susceptibilidad de las Fortalezas Volantes a los ataques frontales de la Luftwaffe sólo se aliviaría con la llegada de los nuevos modelos G equipados con torretas situadas en la parte inferior del morro. Pero Eaker no podía esperar a los nuevos aparatos equipados con torretas en el morro accionadas a distancia, así que el ciclo de misiones tuvo que continuar, siempre que el tiempo y la reorganización del grupo lo permitiesen.

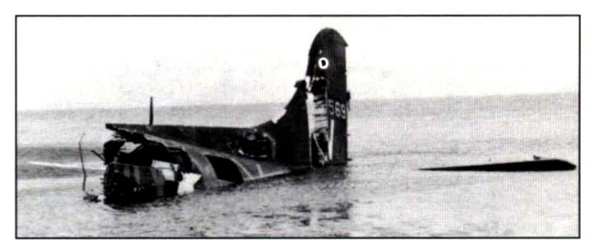
MEJORANDO LA EFICACIA

Cuando se iba acercando el final del año 1942, los hombres del VIII BC seguían trabajando para mejorar la eficacia de los bombardeos y su armamento aéreo. Los dos problemas estaban inseparablemente relacionados, porque un avión que maniobraba para evitar ser atacado era una plataforma de bombardeo inestable. Por otra parte, un bombardero que volaba en línea recta y a nivel hasta el objetivo cuando estaba bajo el ataque de los cazas enemigos era sin duda un pato muerto.

El Coronel LeMay trabajó con todas sus fuerzas para hallar el mejor método de combatir los ataques de los cazas sin comprometer la precisión del bombardeo, y viceversa. Tras intentar formaciones "compactas" de 18 aviones, se decidió finalmente por establecer escuadrillas escalonadas de tres aviones en cada escuadrón, y escuadrones escalonados en la formación de grupo. Este tipo de formación hacía que el procedimiento de bombardeo se hiciese muy complicado, si cada B-17 intentaba maniobrar para realizar una puntería precisa, así que LeMay descartó el bombardeo individual, que había constituido el procedimiento operativo reglamentario (SOP) desde el comienzo.

En lugar de ello, designó "tripulaciones líder", cuyo bombardero indicaba al resto de los bombarderos de la formación cuándo debían lanzar sus cargas, de modo que todas las bombas fuesen lanzadas simultáneamente, cualquiera que fuese la posición del avión cuando volaba en la formación de grupo. En el Cuartel General de la 1ª Ala de Bombardeo, el recién llegado General de Brigada Larry Kuter y su sucesor, General de Brigada Hayward *Possum* Hansell, apo-

La unidad de cola del B-17F-25-BO 41-24569 *MemphisTot* del 427º BS del 303º BG. Este avión, junto con el Capt. Lloyd R. Cole y su tripulación, no regresó de Emden el 4 de febrero de 1943 al ser derribado por cazas del IV/NJG 1 y estrellarse en Zwolle, a ocho kilómetros al noreste de KenHelder, en Wadensee, a las 11:17 horas. Cuatro de sus tripulantes resultaron muertos, y los seis restantes sobrevivieron y fueron hechos prisioneros.





B-17F-27-BO 41-24639 *The Careful Virgin*, que llegó al 32° BS del 91° BG, con base en Bassingbourn, el 29 de enero de 1943.
El 7 de mayo de 1944 este aparato fue transferido al AFSC para realizar misiones Aphrodite. El 4 de agosto de 1944, el 41-24639 fue cargado con diez toneladas de nitroglicerina y lanzado contra un emplazamiento de lanzamiento de bombas volantes alemán en Mimoyecques, en Francia. El bombardero cayó a 500 metros del objetivo y explotó.

yaron las teorías de LeMay, y poco a poco, las tripulaciones líder, formadas por pilotos, bombarderos y navegantes muy bien adiestrados se convirtieron en el procedimiento operativo reglamentario en el VIII BC.

Este nuevo concepto fue ensayado por primera vez el 30 de diciembre durante una incursión contra Lorient, pero los ataques frontales de los cazas de la Luftwaffe volvieron una vez más a sembrar el caos en la formación de B-17. Tres bombarderos fueron derribados, entre ellos el B-17F 41-24449 *Short Snorter* del 401° BS del 91° BG pilotado por el Tte. William T. Boodgood. Ninguno de sus diez tripulantes sobrevivió.

Tres días después de la llegada del nuevo año, el General Eaker abandonó por completo la táctica de bombardeo individual en favor de los bombardeos de grupo por primera vez, cuando el objetivo del VIII BC ese día era otra vez uno de los más odiados: St. Nazaire. En total 107 bombarderos fueron enviados a la misión, pero los fallos mecánicos obligaron a muchos aviones a regresar a la base antes de alcanzar el objetivo, con lo que sólo ocho B-24 y 68 B-17 continuaron ruta hacia el mismo. La visibilidad era ilimitada, por lo que se ordenó realizar una pasada de bombardeo desacostumbradamente larga.

A pesar de la artillería antiaérea y los cazas, los "pesados" realizaron el bombardeo más preciso de los que habían llevado a cabo hasta la fecha, en el cual la mayoría de las 342 bombas de 454 kg lanzadas alcanzaron los muelles de los submarinos. Parecía que la táctica revisada del Coronel LeMay funcionaba, pero no sin costar un alto precio: 70 hombres se perdieron a bordo de los siete bombarderos que fueron derribados, varios más perdieron la vida en aterrizajes forzosos al llegar a Inglaterra cuando los bombarderos se quedaron sin combustible, y otros 47 B-17 resultaron dañados. Dos B-17 del 305° BG sufrieron daños tan graves que fueron abandonados en Gales, donde habían aterrizado. Eran las pérdidas más graves sufridas por el VIII BC hasta la fecha.

Todos los grupos de B-17 de la Octava Fuerza Aérea habían sido gravemente afectados por las pérdidas sufridas durante los meses anteriores, pero uno de ellos en particular estaba a punto de ser aniquilado. El 306° BG, con base en Thurleigh, mandado por el Coronel Charles B. *Chick* Overacker, había estado en el frente durante más tiempo que cualquier otro grupo de Fortalezas Volantes. Feroz defensor de sus hombres, Overacker había protestado vehementemente cuando el 9 de noviembre se le ordenó enviar a su grupo contra St. Nazaire volando sólo a 7.000 pies. Sus objeciones fueron ignoradas, y dos de sus bombarderos fueron derribados. El mismo Overacker fue quien se puso al frente del grupo aquel día, y su bombardero regresó a la base gravemente dañado.

Sabedor de la baja moral que había en Thurleigh, el General Eaker realizó una visita a la base el día después de la incursión del 3 de enero contra St. Nazaire. Se hizo acompañar por su oficial A-3 (Operaciones e Instrucción), Coronel Frank A. Armstrong, quien había mandado

el 97º BG seis meses antes. "Las cosas no van bien por allí –había dicho al Coronel–. Creo que deberíamos echar un vistazo".

Casualmente, el coche del general pasó por la puerta principal sin ser detenido por el centinela, que ni siquiera saludó a su paso ni comprobó la identidad de sus ocupantes. Eaker recordó después: "Cuando visitamos los hangares, los talleres y las oficinas encontramos actitudes similares a la del centinela de la puerta principal. Los integrantes de la unidad sentían una estrecha vinculación con su jefe, y él con sus hombres. Pero la disciplina militar se había relajado, y no pude evitar pensar que eso podía ser parte del problema que se estaba manifestando en combate".



El B-17-25-BO 41-24561 *The Duchess*, perteneciente al 359º BS del 303º BG, de cuya tripulación formaba parte como bombardero Jack Mathis el 18 de marzo de 1943 cuando sus acciones le valieron la concesión a título póstumo de la Medalla de Honor.

Eaker relevó inmediatamente del mando al Coronel Overacker y nombró a Armstrong para ocupar su puesto. El nuevo jefe sólo permanecería en el cargo durante poco más de un mes, pero hizo sentir su presencia, haciendo trabajar duro a sus nuevas tripulaciones e instaurando una muy necesaria disciplina, especialmente en el aire. En la clásica cinta cinematográfica *Twelve O'Clock High* (Arriba a las doce en punto), el protagonista principal estaba basado en el Coronel Armstrong, mientras que el ficticio "918º BG" se derivaba de multiplicar 306 por tres.

El 13 de enero, el VIII BC volvió a visitar los talleres ferroviarios de Lille-Fives. Aquel día, los cuatro Grupos de B-17 adoptaron la formación de bombardeo escalonada de 18 aviones, y 64 de las 72 Fortalezas Volantes que habían salido a la misión llegaron a la zona del objetivo. Esta misión resultó una de las de mayor éxito de cuantas había realizado el VIII BC hasta la fecha. Aparte de sufrir un número mínimo de bajas, los bombarderos causaron daños tan graves al objetivo que los "pesados" de la AAF no necesitaron volver nunca más a Lille-Fives. La táctica de bombardero líder ideada por el Coronel LeMay había demostrado su eficacia, y a partir de entonces se convirtió en el procedimiento operativo reglamentario.

BOMBARDEOS SOBRE ALEMANIA

Para salir al paso de las críticas suscitadas en ambos lados del Atlántico, el General Eaker decidió enviar sus unidades a atacar por primera vez Alemania el 27 de enero de 1943. Una fuerza de 64 bombarderos fue enviada a bombardear los astilleros de construcción de submarinos de Vegesack, junto al río Weser, situados 48 kilómetros al sur de las costas del mar del Norte.

Consciente de la importancia de esta misión, Eaker confió su mando al Coronel Frank Armstrong, que había transformado milagrosamente el 306º BG convirtiéndolo en una eficaz "máquina" de bombardeo en sólo 23 días.

A pesar de los pronósticos de buen tiempo sobre el continente, las nubes que se habían formado a la altura de bombardeo dispersaron en poco tiempo las filas de la formación, y cuando los bombarderos avistaron las costas alemanas, sólo quedaban 55 Fortalezas Volantes de las 64 que habían despegado. Armstrong se dio cuenta de que Vegesack estaría to-



El ametrallador de torreta ventral Sgto. 1º Maynard H. *Snuffy* Smith, del 423º Bs del 306º BG fue el primer soldado de tropa de la Octava Fuerza Aérea en ser condecorado con la Medalla de Honor. Esta recompensa se le impuso por sus acciones durante una misión contra St. Nazaire realizada el primero de mayo de 1943.

talmente cubierto, así que en lugar de dirigirse al objetivo principal ordenó a sus bombarderos poner rumbo al objetivo secundario: el arsenal naval de Wilhelmshaven. Este objetivo estaba también oculto por las nubes, aunque éstas eran lo bastante tenues como para que 53 B-17 lanzasen sus bombas casi a ciegas desde una altura de 25.000 pies. Además, ocultando aún más el objetivo había una columna de humo que se extendía mansamente sobre el arsenal. Los dos B-17 restantes que no habían podido lanzar sus bombas sobre Wilhelmshaven, lo hicieron sobre Emden durante la travesía de regreso. Esta misión marcó el comienzo de la campaña conjunta de la RAF y la AAF de bombardeos durante las 24 horas del día, la cual dominaría la guerra aérea en Europa desde entonces hasta el día de la victoria.

El mes de febrero de 1943 había resultado especialmente duro para el VII BC, puesto que había perdido 22 bombarderos durante las cuatro incursiones que las condiciones meteorológicas permitieron efectuar. Y durante el mes de marzo la situación no fue diferente.

El día cuatro, una fuerza compuesta por cuatro grupos fue enviada a atacar la estación de clasificación ferroviaria de Hamm, en medio del bien defendido valle del Rhur, pero al igual que en anteriores intentos de bombardear este objetivo, el tiempo impuso su ley. Dos de los grupos (el 303º y el 305º) variaron su rumbo dirigiéndose hacia el sur, a Rotterdam, cuando una espesa neblina marina redujo la visibilidad sobre el mar del Norte a menos de 1.000 metros, mientras que el 306º BG regresó a Thurleigh sin haber lanzado una sola bomba. Como imponía el procedimiento operativo reglamentario, se había mantenido un estricto silencio radio durante toda la misión, por lo que las 16 tripulaciones del 91º BG ignoraban por completo que sus compatriotas habían tenido que regresar a la base.

De hecho, el jefe de la formación, Cte. Paul Fishburne, de 22 años de edad, se dio cuenta de que él y sus hombres estaban solos cuando las nubes se despejaron cerca de la costa alemana. A pesar de todo, el 91º BG decidió proseguir con la misión, y cuando estaban a media hora del objetivo se presentaron los primeros cazas. A pesar de la atención de la Jagdwaffe, y de la intensa barrera antiaérea que había sobre Hamm, el grupo llevó a cabo un bombardeo de libro de texto sobre la estación ferroviaria, en el que sus bombas alcanzaron el punto medio de impacto previsto.

Los ataques de cazas durante la pasada de bombardeo habían sido esporádicos y poco coordinados, pero, cuando el 91º viró hacia el Oeste para poner rumbo de regreso a su base, todo cambió radicalmente. Con todo el peso del sistema defensivo de la Luftwaffe lanzado sobre ellos, los asediados ametralladores de las Fortalezas Volantes hicieron frente a los cazas enemigos durante más de una hora. La tremenda ferocidad de estos ataques se describe claramente en las palabras del Tte. Charles Giauque, del 323º BS, que estaba a los mandos del B-17F 41-24524 *The Eagle's Wrath*:

"Después de haber puesto rumbo de regreso, al principio no encontramos ninguna resistencia, pero esa situación no duró mucho. Poco antes de alcanzar la frontera holandesa, se presentaron los cazas. Estimamos que había por lo menos 175 de ellos durante todo el combate antes de que llegásemos sobre el Canal. La mayoría de ellos eran

Fw 190 y Bf 110. Estos últimos no nos habían dado problemas antes, pero en esta misión eran tan agresivos como los Fw 190. Nos atacaban por arriba y por abajo y desde todas las direcciones".

Otro de los participantes en esta legendaria acción fue el Tte. William D. Beasley, quien, durante la reunión posterior a la misión en Bassingbourn, informó que nunca había visto tantos cazas enemigos, y que su bombardero (que había regresado con tres motores parados) había sufrido ataques simultáneos de cuatro tipos diferentes de cazas alemanes.

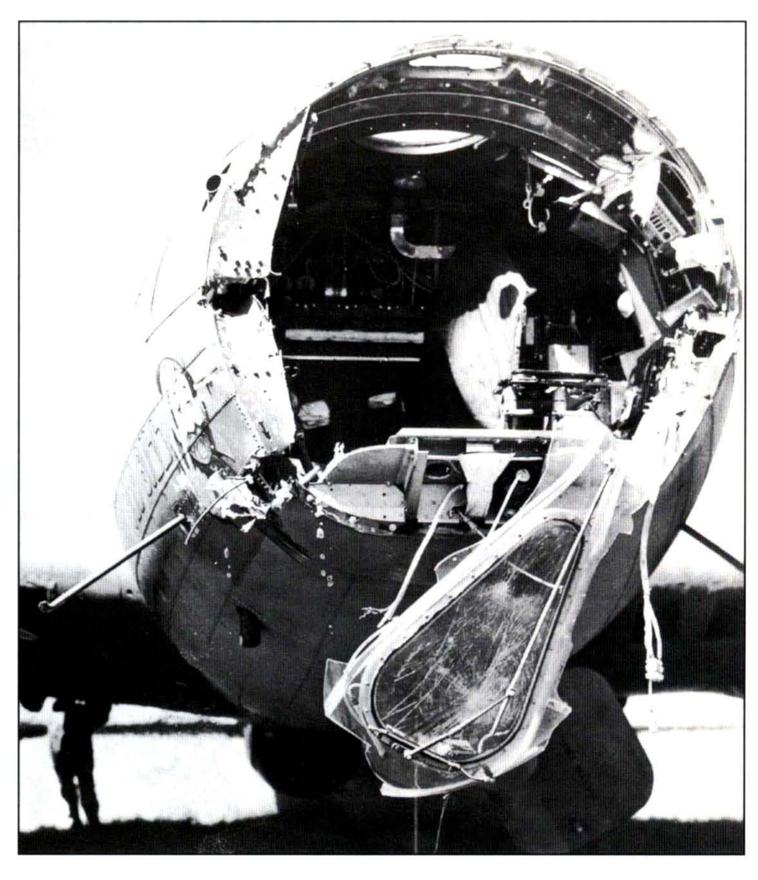
En la incursión contra Hamm se perdieron cuatro B-17, tres de los cuales cayeron víctimas de los Fw 190 del II/JG 1.

Otro nudo ferroviario, en esta ocasión el de Rennes, en la región francesa de Bretaña, fue el objetivo del siguiente ataque a gran escala que el VIII BC llevó a cabo el 8 de marzo. Para este ataque fueron enviados un total de 54 B-17, y el General de Brigada Hayward Hansell en persona participó con una tripulación del 305º BG. Sólo cuatro bombarderos abortaron la misión, y las Fortalezas Volantes "machacaron" las instalaciones ferroviarias de extremo a extremo, consiguiendo evitar que los suministros llegasen a las bases alemanas en Bretaña durante cuatro días. Durante los cinco días siguientes fueron bombardeados otros nudos ferroviarios situados en Francia sin que los atacantes sufriesen pérdidas.

El 18 de marzo, Eaker ordenó una misión de máximo esfuerzo para bombardear los astilleros navales de Bremer Vulkan Schiffbau en Vegesack, que habían escapado al ataque del 27 de enero a causa del mal tiempo. En esta ocasión las condiciones meteorológicas eran perfectas, y 73 Fortalezas Volantes junto con 24 Liberator –el mayor número de "pesados" enviados a Alemania hasta entonces– se reunieron para la incursión. Los cazas se presentaron por primera vez cerca de Heligoland, y durante la pasada de bombardeo, la formación de 22 aparatos del 303º BG que iba en cabeza soportó la mayoría de sus ataques.

Los B-17 del 303º también fueron alcanzados por el preciso fuego antiaéreo, que se cebó especialmente con el 359º BS (el que volaba más bajo en la formación). La unidad estaba al mando del Capt. Harold Stouse a bordo del B-17F 41-24561 *The Duchess* y, volando a 24.000 pies, cuando quedaba menos de un minuto para llegar al punto de lanzamiento, el bombardero líder, Tte. Jack W. Mathis, tenía la vista fija en su visor Norden. Segundos después, un

Aquí vemos al B-17F-65-BO 42-29673 *Old Bill* perteneciente al 365º BS del 305º BG inmediatamente después de la incursión del 15 de mayo de 1943. Su piloto, Tte. William Whitson, ayudado por el ametrallador Albert Haymon y el bombardero Tte. Robert W. Barrall, consiguió llevar su avión de vuelta a Chelveston después de haber sido acribillado por disparos de cañón de 20 mm por los cazas enemigos sobre Heligoland. El morro de plexiglás había sido desprendido durante el combate, causando la muerte del navegante, 2º Tte. Douglas Van Able, e hiriendo a Barrall. Whitson y Barrall fueron condecorados con la Cruz de Servicios Distinguidos (DSC), mientras que el resto de la tripulación de 11 hombres (en la que estaba incluido un fotógrafo) recibió ocho Estrellas de Plata y siete Corazones Púrpura.





Los bombarderos armados YB-40 (en este caso el prototipo de esta variante, XB-40 41-24341, que fue transformado por Vega en Burbank, California, en noviembre de 1942 a partir de un B-17F-1-BO estándar) entraron por primera vez en combate el 29 de mayo de 1943, cuando siete aparatos del 92° BG realizaron su primera misión. Diseñados para proporcionar una potencia de fuego adicional a las castigadas formaciones de bombarderos, los YB-40, que pesaban casi cinco toneladas más que los B-17 estándar, resultaron un fracaso como escoltas armadas. Las bajas no fueron reemplazadas, aunque los YB-40 siguieron realizando misiones hasta finales de julio de 1943.

proyectil hizo explosión a la derecha del morro del B-17, destrozando parte del morro de plexiglás del aparato y lanzando al bombardero a la parte trasera de su compartimento, casi tres metros detrás de su posición.

La metralla había infligido a Mathis heridas mortales –su brazo derecho había quedado casi cortado por encima del codo y también había recibido heridas de metralla en el costado y abdomen– pero todavía consiguió arrastrase hasta el visor de puntería para lanzar sus bombas exactamente en el momento preciso. Era esencial que lo consiguiese, ya que Mathis era quien realizaba la puntería para todo el 359° BS. El navegante, que también había sido lanzado por los aires por la explosión, no se dio cuenta de la gravedad de las heridas del bombardero hasta que vio que se desplomaba sobre su visor cuando trataba de alcanzar el interruptor que cerraba las compuertas de la bodega de bombas.

El *The Duchess* consiguió regresar a salvo a Molesworth, donde el navegante relató los últimos momentos de la vida de Jack Mathis. Su último esfuerzo había hecho posible que el 359° efectuase un bombardeo de gran precisión, y por su hazaña se le concedió a título póstumo la condecoración militar más importante de su país: la Medalla de Honor, por "Su destacado valor y arrojo por encima de las exigencias del deber".

El preciso bombardeo del 359° BS reflejó los resultados conseguidos aquel día por el resto de la fuerza. Los resultados producidos en Vegesack fueron descritos oficialmente como "daños extremadamente graves" producidos por las 268 toneladas de alto explosivo. De hecho se estimó que el 305° BG había colocado el 76% de sus bombas en un radio de 300 metros del punto medio de impacto previsto.

A cambio de la pérdida de dos bombarderos (entre los cuales estaba un B-17 del 303° BG), los "pesados" habían causado graves daños a siete submarinos y destruido dos tercios de los astilleros y su planta de maquinaria, según los datos obtenidos en el reconocimiento fotográfico realizado después de la misión. El Primer Ministro británico Winston Churchill y el Jefe del Estado Mayor de la RAF, Mariscal del Aire Sir Charles Portal, reconocieron la importancia del éxito conseguido en esta incursión, y ambos enviaron mensajes de felicitación al General Eaker.

Desgraciadamente, las tres misiones siguientes –contra Wilhelmshaven, Ruán y Rotterdam– no fueron tan afortunadas ya que fueron derribados ocho bombarderos. En la última de ellas, realizada el 31 de marzo, ninguna de las bombas llegó a alcanzar los muelles de lanchas rápidas del puerto holandés debido a que el objetivo estaba oculto por la cubierta de nubes, y el bombardeo cayó lejos del objetivo. El resultado: 300 civiles holandeses resultaron muertos o heridos.

El 4 de abril Eaker volvió a centrarse sobre los objetivos situados en Francia, enviando una gran fuerza a bombardear la gran fábrica Renault situada al sureste de París, en el distrito de Billancourt. Los bombarderos llegaron sobre su objetivo a las 14:14 horas, y lanzaron una lluvia de 251 toneladas de alto explosivo sobre París. El fuego antiaéreo

fue moderado y no demasiado preciso, y a pesar de la neblina de humo industrial que cubría la mayor parte de la ciudad, las tripulaciones pudieron distinguir con claridad las instalaciones de Renault. La mayor parte de las 81 toneladas de bombas que cayeron sobre los 19 edificios de la fábrica fueron lanzadas por los 18 B-17 de la formación del 305º BG que iba en cabeza, a cuyo frente iba el Cte. Thomas K. McGhee a bordo del *We The People*, pilotado por el Capt. Cliff Pyle. Antes de que el último grupo abandonase la zona del objetivo, toda la factoría y la zona circundante estaba envuelta en una espesa nube de humo que se elevaba hasta una altura de 4.000 pies. Aquel mismo humo afectó de forma importante a la precisión de los grupos que ocupaban los últimos lugares de la formación, haciendo que muchas bombas cayesen muy lejos de la zona de objetivo, causando la muerte a numerosos civiles.

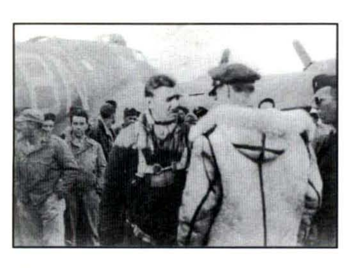
A pesar del lamentable precio de vidas de civiles, la incursión fue considerada como un éxito, ya que los alemanes tardaron seis meses en volver en poner la fábrica a plena producción; se estimó que durante ese tiempo la Wehrmacht se vio privada de unos 3.075 camiones.

Después de su notable ausencia durante las fases de penetración y bombardeo de la misión, los cazas alemanes hicieron por fin aparición unos cinco minutos después de que las últimas bombas alcanzasen el objetivo. Entre 50 y 75 Fw 190 pertenecientes al I/JG 2 y a la *Staffel* operativa de la unidad de adiestramiento de la JG 105 mantuvieron sus ataques durante toda la ruta hasta Ruán, donde los Fw 190 y los Bf 109 del II y III/JG 26 les relevaron en la persecución. Durante una serie de ataques frontales fueron derribados cuatro B-17, a veces llevados a cabo por cuatro o seis cazas al mismo tiempo, hasta que la escolta de Spitfire reapareció para apoyar la retirada.

Al día siguiente, fueron bombardeados por primera vez los talleres de reparación de aviones ERLA de la ciudad belga de Mortsel, cerca de Amberes. Una fuerza mixta de 104 bombarderos, encabezada por el 306º BG, que no había perdido ningún B-17 durante sus seis misiones anteriores, fue la encargada de esta misión. Antes de alcanzar su objetivo, los "pesados" fueron interceptados por el III/JG 26, y a pesar de la presencia de la escolta de cazas, que en esta ocasión estaban situados demasiado lejos por detrás y por encima para evitar el ataque, los pilotos de los Fw 190 pusieron fin al récord del 306º BG en sus últi-



El Capt. Robert K. Morgan y la tripulación del B-17F-10-BO 41-24485 *Memphis Belle* del 324º BS del 91º BG, se despiden de los Generales Eaker y Devers en Bassingbourn el 13 de junio de 1943 antes de regresar a su patria para realizar una gira de recaudación de bonos de guerra por los Estados Unidos. La tripulación realizó su misión número 25, con la que terminaba su turno de servicio el 17 de mayo de 1943 bombardeando Lorient. El *Belle* apareció en un documental realizado en 1943 sobre las operaciones de la Octava Fuerza Aérea, destinado principalmente a los espectadores norteamericanos, realizado por el Cte. William Wyler, el famoso director de Hollywood.



El Capt., y estrella de Hollywood, Clark Gable fue fotografiado después de regresar de una de las misiones del 303° BG contra Amberes el 4 de mayo de 1943, a bordo del B-17F-27-BO 41-24635 *The 8 Ball Mk II* del 359° BS. En octubre de 1942, Gable se había graduado en la Escuela de Oficiales de Miami, de la que salió con la graduación de segundo Teniente y después asistió a la escuela de tiro del aire hasta febrero de 1943. Ante la insistencia personal del General *Hap* Arnold, Jefe del Estado mayor del Aire norteamericano, fue destinado al 351° BG para hacer una película sobre los bombarderos en acción. Gable realizó unas cuantas misiones de combate y también participó en algunas escenas de la película *Combat America*. El *The 8 Ball Mk II* también sobrevivió a la guerra, terminando sus días en Albuquerque, Nuevo Méjico, en 1945.

mas misiones. Dividiendo su formación con su primera pasada, los cazas se lanzaron contra el B-17F *Lil Abner* pilotado por el Tte. Clarence Fisher, que ya había sido dañado por los disparos antiaéreos. El bombardero fue rematado por el *Geschwaderkommodore* de la JG 26, Cte. *Pips* Priller, con lo que su registro se elevaba a 84 victorias.

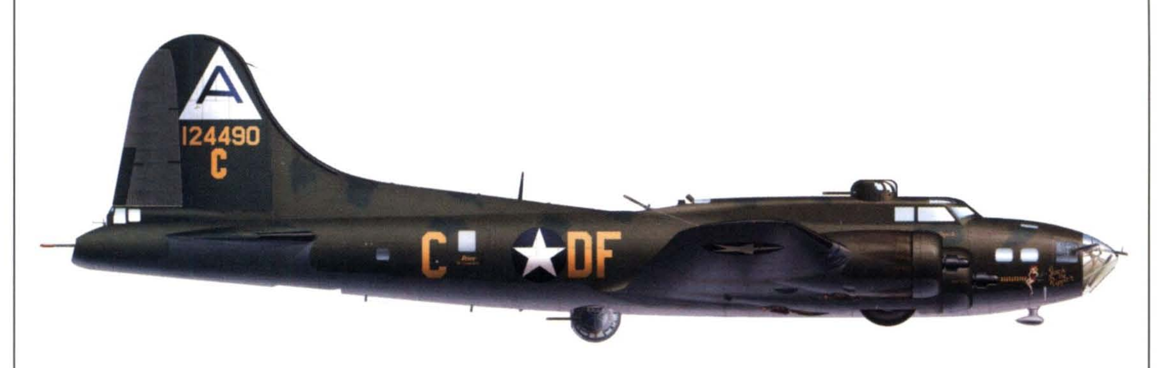
Durante aquel primer ataque frontal, el sucesor de Priller como *Kommandeur* del III *Gruppe*, Hauptmann Friedrich *Fritz* Geisshardt, fue alcanzado en el abdomen por el fuego defensivo de los bombarderos, y, aunque consiguió aterrizar sin descender el tren de aterrizaje en el aeródromo de St. Denis-Westrem, murió a la mañana siguiente en el hospital de Gante a causa de la pérdida de sangre. Geisshardt, condecorado con la Cruz de Caballero con Hojas de Roble, y que había conseguido 102 victorias confirmadas sirviendo en el Frente del Este y el norte de África, fue la primera baja importante infligida a la JG 26 por los ametralladores de la AAF, y no sería la última.

Con la formación de bombarderos ahora peligrosamente dispersa, el 306° BG falló la puntería y lanzó sus bombas sobre la ciudad de Mortsel, causando la muerte a 936 civiles belgas e hiriendo a 1.342; sólo cuatro bombas llegaron a alcanzar la factoría de ERLA. Cuando el grupo se disponía a abandonar el objetivo, el II/JG 26 realizó su primer ataque de la tarde, al mismo tiempo que el I/JG 1. Tres B-17 sucumbieron ante los incesantes ataques que se produjeron durante los diez minutos siguientes. Otros 13 bombarderos regresaron a Inglaterra con diversos grados de daños, entre los cuales estaba el tripulado por el recién ascendido General de Brigada Frank Armstrong, que había recibido el mando de la 1ª Ala de Bombardeo de Combate (CBW) pocos días antes. Iba como observador a bordo de una Fortaleza Volante del 306° BG que fue gravemente alcanzada por disparos de cañón, aunque la pericia de su piloto, el Oficial Ejecutivo del Grupo, Cte. James Wilson, consiguió que el bombardero regresase a salvo a su base de Thurleigh.

EL BOMBARDEO DE BREMEN

A causa del mal tiempo no se realizaron grandes incursiones en el continente hasta el 17 de abril, cuando las tripulaciones de todas las bases situadas en el este de Inglaterra fueron enviadas a bombardear la fábrica de Focke Wulf de Bremen. Se consiguió reunir para la operación la cifra récord de 115 B-17. Por primera vez, el VIII BC podía enviar a Alemania dos grandes formaciones completas, compuesta la primera de ellas por el 91° y el 306° BG, y la segunda por el 303° y el 305° BG. Cada una de las formaciones estaba compuesta por tres grupos de 18 a 21 aparatos, que volaban en formación cerrada para combinar su potencia de fuego y protegerse los unos a los otros.

Ocho bombarderos tuvieron que regresar a Inglaterra antes de alcanzar el objetivo a causa de averías, mientras que los 107 B-17 restantes continuaban su ruta a través del Mar del Norte. La formación había sido detectada por aviones de reconocimiento enemigos una hora antes de avistar la costa alemana, y los controladores de caza de la Luftwaffe retrasaron la interceptación hasta que los "pesados" hubieron comenzado su pasada de bombardeo. Esto permitió a las 496 baterías antiaéreas emplazadas alrededor de Bremen realizar una barrera de fuego antiaéreo, cuyos disparos diezmaron al 401° BS del 91° BG, cuyos



B-17F-15-BO 41-24490 *Jack the Ripper* del 324° BS del 91° BG, pilotado por el Tte. William J. Crumm, Bassingbourn, noviembre de 1942

El 41-24490 fue asignado a la tripulación del Tte. William J. Crumm, del 324° BS, el 16 de julio de 1942. El siniestro apodo del avión (Jack el destripador) fue elegido antes de su salida con destino al Reino Unido el 27 de septiembre. Este avión se convertiría en el único B-17 del 91° BG que completase las tres primeras misiones del Grupo, realizadas el 7, 8 y 9 de noviembre. La tripulación de Crumm tripuló este avión en 10 de sus primeras 111 misiones, antes de ser enviados de vuelta a los Estados Unidos para compartir sus experiencias con otras tripulaciones en su fase de instrucción; escribieron un libro titulado *Bombing the Nazis* (Bombardeando a los Nazis), que fue publicado en 1943 por la Escuela de Táctica Aplicada. El *Jack the Ripper* llegó a completar una serie de 26 misiones de combate antes de abortar una salida por primera vez. El 22 de febrero de 1944 el *Ripper* llegó a ser el último de los B-17F asignados originalmente al 91° BG en ser derribado, ya que fue abatido durante una incursión a Bunde, cerca de Osnabruck, en Alemania, cuando era pilotado por el Tte. James Considine. Después de ser atacado por cazas enemigos se estrelló en Münster, aunque toda su tripulación, excepto el navegante Henry Schaub, consiguió salvarse saltando en paracaídas.



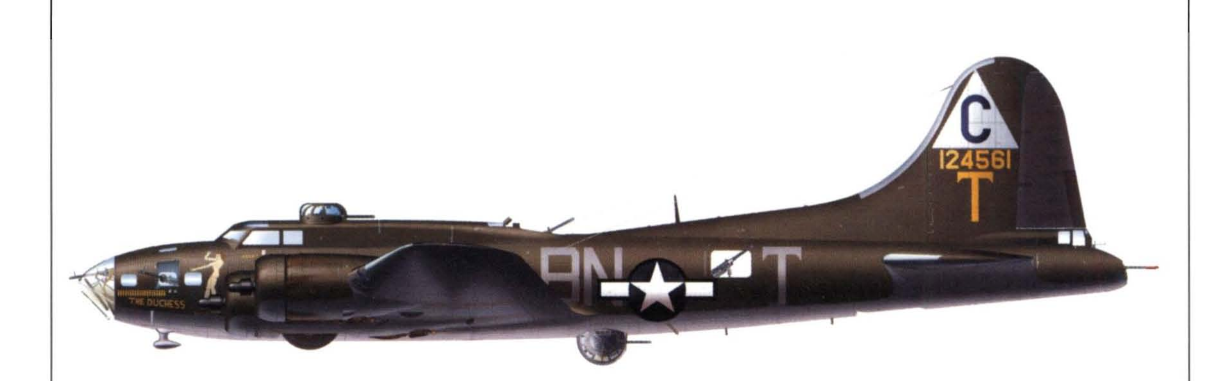
B-17E-BO 41-9023 *Yankee Doodle* del 414° BS del 97° BG, pilotado por el Tte. John Dowswell, Polebrook, 17 de agosto de 1942

Este avión fue asignado al 414° BS en marzo de 1942, y llegó a Grafton Underwood en julio. Su salto a la fama se produjo durante la primera misión del VIII BC, realizada el 17 de agosto de 1942, cuando el General de Brigada Ira C. Eaker acompañó a la tripulación del bombardero hasta su objetivo en Ruán. Exactamente una semana después el 41-9023 fue transferido al 92° BG con base en Bovington, para ser vuelto a trasladar al 323° BS del 91° BG el 30 de marzo de 1943. Este bombardero también formó parte del 324° BS durante su período con este grupo. El *Yankee Doodle*, al que aquí vemos pintado con un camuflaje al estilo de la RAF, llevaba dos ametralladoras gemelas de 12,70 mm montadas en la cola y una ametralladora adicional de 7,62 mm en un montaje de burbuja en el morro.



B-17F-27-BO 41-24605 *Konck-Out Dropper* del 359º BS del 303º BG, Molesworth, marzo de 1944

Este avión, otro de los "veteranos" del 303º BG, llegó a ser el primer B-17 de la Octava Fuerza Aérea que completó 50 misiones de combate (el 16 de noviembre de 1943) y 75 misiones de combate (el 27 de marzo de 1944). Aunque, para conseguir establecer el primer récord, se tuvieron que ignorar discretamente 12 salidas abortadas. Asignado inicialmente a la tripulación del Tte. Jack Roller durante la última fase de su adiestramiento en Battle Creek, Michigan, el *Konck-Out Dropper* llegó a completar 18 misiones con este equipo, incluyendo la salida operativa número 25 del bombardero. Al terminar su turno de servicio, Roller y su tripulación dejaron el avión en Molesworth y regresaron a los Estados Unidos. Como miembro incondicional del 303º, el 41-24605 fue utilizado nada menos que por 17 tripulaciones diferentes hasta que él también fue enviado de vuelta a casa en junio de 1944. El bombardero no sufrió daños importantes en combate durante sus numerosas misiones y acabó siendo reducido a chatarra en Stillwater, Oklahoma, en julio de 1945.



B-17F-27-BO 41-24561 *The Duchess* del 359º BS del 303º BG, Molesworth, finales de verano de 1943

Éste fue el avión en el cual el bombardero líder Tte. Jack Mathis ganó a título póstumo la primera Medalla de Honor de la Octava Fuerza Aérea durante la incursión contra Vegesack el 18 de marzo de 1943. Este bombardero, que fue uno de los primeros B-17 entregados al 303º BG en Bangor, Maine, en septiembre de 1942, llegó a completar 59 misiones con el Grupo antes de ser enviado de nuevo a los Estados Unidos en agosto de 1944 (fue vendido para chatarra exactamente un año después). Esta figura revela la apariencia del avión a finales del verano de 1943, con la nueva insignia nacional que había sido implantada en agosto de aquel año.



B-17F-27-BO 41-24614 *We The People* del 364° BS del 305° BG, pilotado por el Tte. Cliff Pyle, Grafton Underwood, noviembre de 1942

Asignado al Grupo el 22 de agosto de 1942, este B-17F fue uno de los aviones que el 305° BG llevó desde los Estados Unidos a Inglaterra en el mes de octubre. Durante aquella épica travesía transatlántica iba a sus mandos el Tte. (después Capt.) Cliff Pyle, quien, al llegar a Grafton Underwood, informó a su tripulación de tierra de que el bombardero perdía potencia al ganar altura. El nombre *We The People* fue recomendado por la Compañía petrolera Gulf, cuyo popular programa de radio llevaba el mismo nombre. Este avión, que disfruto de una larga carrera en el frente (pilotado por el Cte. J. C. Price), encabezó la primera misión de bombardeo nocturno del VIII BC el 8 de septiembre de 1943, siendo uno de los cinco B-17 del 422° BS que se unió a los aparatos del Mando de Bombarderos de la RAF en una incursión contra la zona de Boulogne. Durante más de 30 misiones el *We the People* nunca llevó dos veces exactamente la misma tripulación, y ningún tripulante fue herido a bordo de él. En esta figura le vemos con los puestos de ametrallador del compartimento de radio y ventral cerrados, y también puede distinguirse un punto amarillo detrás de la única letra de código "R". Este era el lugar reservado para la "marca del día", que fue adoptada en 1943 para ayudar a las tripulaciones de los B-17 de la AAF a distinguir las Fortalezas Volantes capturadas que pudieran intentar infiltrarse en las formaciones.



B-17F-27-BO 41-24619 del 427° BS del 303° BG, Molesworth, otoño de 1943

Conocido simplemente como *S de Sugar* debido a la letra de código de su escuadrón, este avión fue pilotado hasta Inglaterra en noviembre de 1942 por el Capt. (después Comandante, y jefe del 427° BS) Glenn E. Hagebuch, que durante la travesía llevaba también a bordo al jefe del 427° BS, Cte. Charles C. Sheridan (muerto en combate el 3 de enero de 1943). El Coronel James H. Wallace, como jefe del 303° BG, escogió al *S de Sugar* para encabezar la primera misión realizada por el Grupo durante la guerra, cuando St. Nazaire fue bombardeado el 17 de noviembre de 1942. Tres meses después, el legendario periodista americano Walter Cronkite, de la agencia de prensa United Press, voló en él como pasajero en la misión del 26 de febrero de 1943 contra Wilhelmshaven. El 14 de mayo, el Capt. Donald Stockton perdió la vida en combate pilotando el *S de Sugar* durante una incursión contra Kiel, cuando un proyectil de cañón estalló contra su asiento. El copiloto, Tte. John C. Barker, se hizo cargo del control del avión y, ayudado por el mecánico de vuelo, Sgto. Especialista Roy Q. Smith, consiguió llevar a salvo el avión de vuelta a la base. El 11 de enero de 1944, el *S de Sugar*, con la tripulación del Tte. Thomas Lamarr Simmons a bordo, fue derribado durante la incursión contra la fábrica Focke-Wulf de Oschersleben, en el este de Alemania. Aquélla era la tercera misión de la tripulación del veterano bombardero, y todos consiguieron salvarse saltando en paracaídas.



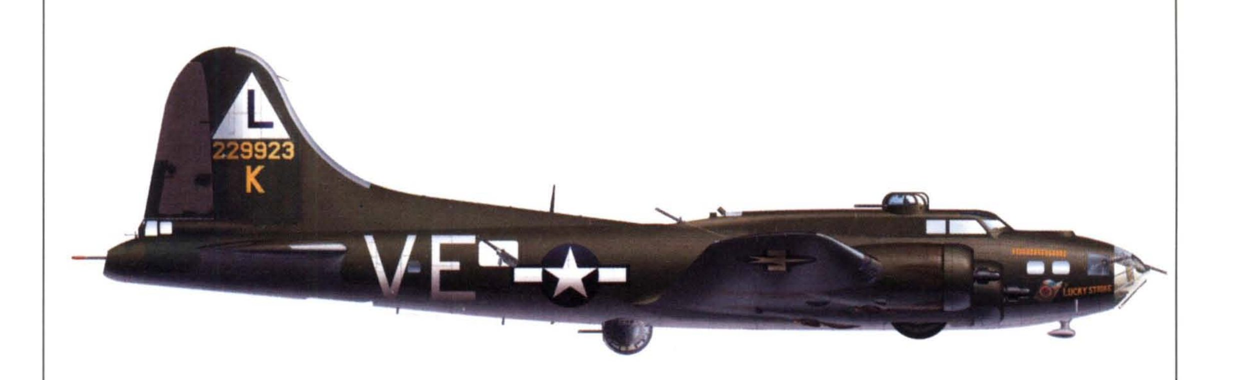
B-17F-20-DL 42-3057 *Blonde Bomber* del 322° BS del 91° BG, pilotado por el 2° Tte. Wayne Murdock, Bassingbourn, enero de 1944

Al igual que el *S de Sugar*, este avión fue derribado durante la incursión contra Oschersleben el 11 de enero de 1944 después de sufrir numerosos impactos de proyectiles de cañón de 20 mm tanto durante la pasada de bombardeo sobre el objetivo como cuando intentaba escapar de regreso a través del oeste de Alemania. El operador de radio perdió la vida durante uno de estos ataques de los cazas de la Jagdwaffe, pero los otros nueve tripulantes consiguieron saltar, aunque el piloto murió al no llegar a abrirse su paracaídas. Era la salida número 28 del *Blonde Bomber* desde su llegada al Reino Unido el 28 de marzo de 1943.



B-17F-55-BO 42-29524 *Meat Hound* del 423° BS del 306° BG, Thurleigh, primavera de 1943

Tras haber completado varias misiones con el 423°, este avión fue trasladado a Molesworth el 30 de julio para unirse al 358° BS del 303° BG. El 26 de enero de 1944, cuando regresaba de la fábrica Focke-Wulf de Oschersleben, este avión (tripulado por la tripulación del 2° Tte. Jack W. Watson) fue atacado por cazas enemigos que inutilizaron dos de sus motores. Dándose cuenta de la desesperada situación, el pilotó dio orden de saltar en paracaídas, y sus hombres evacuaron el sentenciado bombardero, lanzándose a intervalos sobre Holanda. El copiloto, 2° Tte. C. C. David, consiguió evitar ser capturado, tres tripulantes murieron y otros seis capturados. En esta figura vemos al *Meat Hound* con el aspecto que presentaba cuando todavía formaba parte del 306° BG, y, al igual que el *Blonde Bomber* lleva el montaje de burbuja de plexiglás de dos ametralladoras gemelas de calibre 7,62. (Obsérvense los deflectores de fogonazo instalados en los cañones de las ametralladoras Browning.) También se distingue con claridad el pequeño mástil secundario de la radio en el refuerzo del empenaje de cola.



B-17F-75-BO 42-29923 *The Lucky Strike* del 532° BS del 381° BG, Ridgewell, finales de 1943

Por alguna razón, este avión sólo realizó dos misiones de combate a lo largo de cuatro meses con el 532° BG, y en la segunda de ellas (el 4 de enero de 1944) sufrió graves daños sobre Kiel. En aquella ocasión, el piloto del *The Lucky Strike* era el 2° Tte. Rowland H. Evans, y consiguió llevar al bombardero hasta Norfolk, donde lo aterrizó en Cawston; dos tripulantes murieron en el aterrizaje forzoso, después del cual el B-17 quedó inutilizado. Evans (que antes de la guerra era profesor de filosofía en el Williams' College, en Massachusetts) sobrevivió al choque, pero fue declarado desaparecido en combate el 22 de febrero de 1944, cuando, formando parte de la tripulación del Tte. Lee W. Smith, su avión fue uno de los seis B-17 que no consiguieron regresar de una incursión contra Bunde, en Alemania.



B-17F-80-BO 42-29947 *Wabash Cannonball* del 322° BS del 91° BG, Bassingbourn, principios de 1944

Este avión fue asignado al principio al 100° BG en Podington el 8 de mayo de 1943. El 6 de julio, el 42-29947 fue transferido al 322° BS del 91° BG en Bassingbourn, donde Tony Starcer pintó en su morro el dibujo de Goofy inspirado en el personaje de Disney. El nombre del bombardero procedía de una vieja balada del oeste de Virginia. El *Cannonball* realizó su primera misión el 14 de julio de 1943, pero tuvo que abortar las tres siguientes. Con tan malos antecedentes, podría haberse convertido en una especie de "avión gafe", pero en agosto superó la racha; no volvió a abortar ninguna misión hasta febrero de 1944. El 23 de mayo David Hanst logró regresar a la base con el *Cannonball* desde Berlín después de que los disparos antiaéreos inutilizasen el motor n° 3, lo cual provocó que se desprendiese la hélice, esparciendo fragmentos por el costado del B-17. Después de haber realizado más de 60 misiones, el veterano bombardero fue transferido al 303° BG donde fue utilizado como avión de la Plana Mayor.



B-17F-80-BO 42-29953 *Wolfess* del 364° BS del 305° BG, Chelveston, noviembre de 1943

Al principio este avión fue asignado al 535° BS del 381° BG el 25 de abril de 1943, y completó diez misiones con el nombre de *Man O' War*. El 22 de agosto fue transferido al 364° BS del 305° BG donde fue rebautizado con el nombre de *Wolfess*. El 15 de noviembre este avión (pilotado por el 2° Tte. Wetzel F. Mays) estuvo implicado en un choque en el aire con el B-17F 42-30666 cerca de Newton Bromswold, en Northamptonshire. Ambos aviones acababan de despegar y reunirse con el resto del grupo, y volaban de regreso al aeródromo de Chelveston a 1.000 pies de altura, cuando de pronto el *Wolfess* se elevó y chocó contra la parte inferior del 42-30666, que era pilotado por el Oficial de Operaciones del 364° BS, Capt. Varney D. Cline. Ambos B-17 llevaban la carga completa de combustible de 6.435 litros y explotaron violentamente al chocar contra el suelo. Sus 21 tripulantes (incluyendo a Varney Cline, que había terminado su turno de servicio y estaba a punto de volver a casa) murieron en el accidente.



B-17F-115-BO 42-30712 *Miss Minookie* del 323° BS del 91° BG, Bassingbourn, septiembre de 1943

Poco después de llegar a Bassingbourn de los Estados Unidos el 27 de septiembre de 1943, este avión realizó la primera de sus 22 misiones de combate el 8 de octubre, cuando el grupo fue enviado a bombardear Bremen. El 21 de febrero de 1944 el *Miss Minookie*, con el Tte. Neal War y su tripulación a bordo, fue destruido durante un ataque contra el aeródromo de Achmer, al ser derribado por los cazas enemigos cerca de Luechtreigen, en Alemania. Cuatro tripulantes perdieron la vida y otros seis fueron capturados. Este avión tenía en el morro puestos de ametralladoras carenados y un mástil y antena de radio situados debajo del compartimento del bombardero.



B-17G-5-BO 42-31143 *Satan's Lady* del 369° BS del 306° BG, pilotado por Boy F. Peterson, Thurleigh, octubre de 1943

Este avión, uno de los primeros B-17 G que llegaron al Reino unido, fue entregado al 369° BG el 19 de octubre de 1943. Después de una larga vida en el grupo, el 42-31143 se ganó la reputación de ser un avión con suerte, y muchas tripulaciones pedían realizar con él sus últimas misiones. Peterson iba a los mandos del *Satan's Lady* el Día D y terminó su turno de servicio a bordo de esta Fortaleza Volante nueve días después. Antes de terminar la guerra este bombardero había realizado 112 misiones sin sufrir un solo fallo mecánico, y aunque fue alcanzado por disparos enemigos en numerosas ocasiones, ninguno de los muchos tripulantes que volaron en él resultó jamás herido. Tras ser trasladado al 381° BG en mayo de 1945, este avión regresó a los Estados Unidos en junio de 1945 y fue vendido para chatarra en Kingman, Arizona, el siguiente mes de noviembre. En esta figura se muestra el bombardero con un puesto de ametrallador ventral cerrado, la distintiva torreta delantera típica del modelo G y los bujes de las hélices pintados de verde, indicando su pertenencia al 369° BS.



B-17G-5-DL 42-3524 *Vonnie Gal* del 527° BS del 379° BG, Kimbolton, junio de 1944

Aunque había sido construido en la planta de Boeing en Denver como un B-17F-75, este avión estaba equipado con la torreta delantera del modelo G y con un carenado más largo en el morro, pero manteniendo la torreta superior del modelo F y las posiciones de ametrallador abiertas en la parte inferior. Designado como un B-17G-5, llegó a Kimbolton para prestar servicio en el 379° BG el 3 de octubre. En 1944 era ya un miembro "regular" del escuadrón y completó 27 o 28 de sus 50 misiones con la tripulación del Tte. Jack Lamont a bordo. En julio de 1944, el 42-3524 era la Fortaleza Volante en servicio más antigua del 379° BG, pero su larga carrera llegó a su fin el día 20 de aquel mes. El bombardero fue alcanzado por disparos antiaéreos poco después de que su tripulación, al mando del 2° Tte. William F. Moore, hubiese lanzado sus bombas durante una incursión contra Leipzig. Al quedarle poco combustible, Moore decidió aterrizar en el aeródromo de Payerne, en Suiza, donde tanto su tripulación como el bombardero quedaron internados. El *Vonnie Gal* volvió por fin de Suiza a Burtonwood, en Lancashire, el 25 de septiembre de 1945, donde posteriormente sería reducido a chatarra.



B-17G-20-BO 42-31585 *Mount 'n Ride* del 323° BS del 91° BG, pilotado por el Tte. Roman Maziarz, Bassingbourn, febrero de 1944

Cuando llegó a Bassingbourn el 1 de febrero de 1944, este avión fue rápidamente adornado con un dibujo del dibujante Varga que representaba la chica del calendario de la revista Esquire correspondiente a aquel mes. Sólo cuatro días después, este avión y la tripulación del Tte. Roman Maziarz realizaban su primera misión a Avord, en Francia. El día 6, se hizo cargo de este bombardero la tripulación del Tte. Doyle Bradford, y siguieron volando en él sin incidentes hasta el 16 de marzo, en que perdió ambos motores interiores a causa de los disparos antiaéreos que los alcanzaron durante una incursión contra el aeródromo de Lechfeld. Bradford luchó para mantener el avión en vuelo sobre los Alpes hasta llegar a Suiza, donde aterrizó a salvo en Dübendorf. Tanto la tripulación como su bombardero quedaron internados hasta el final de la guerra. Después el *Mount 'N Ride* regresó a Burtonwood el 8 de octubre de 1945, donde fue reducido a chatarra.



B-17G-15-BO 42-31353 *Queenie* del 322° BS del 91° BG, pilotado por el Tte. Bob Fancher, Bassingbourn, marzo de 1944

Tras ser asignado al 322° BS el 20 de diciembre de 1943 el *Queenie* realizó su primera misión de combate el día de Nochebuena, cuando el 91° BG atacó un emplazamiento de bombas volantes V1 en Andres, Francia. Seis días después, el bombardero fue asignado a la tripulación del Tte. Bob Fancher, y durante su primera misión juntos el *Queenie* sufrió graves daños sobre Ludwigshafen. Este avión participó después en el primer ataque diurno a gran escala contra Berlín (el 6 de marzo de 1944) con el copiloto de Fancher, Tte. Louis Lahood, volando en el asiento de la izquierda en esta ocasión. Tras quedar a cargo de la tripulación del Tte. James F. Purdy cuando el 42-31353 fue transferido al 323° BS a primeros de abril, fue derribado por la artillería antiaérea sobre "la Gran B" el día 29 de aquel mismo mes. Sólo la mitad de la tripulación sobrevivió. El *Queenie* llevaba una torreta de burbuja Sperry A-2A con un nuevo acristalamiento, laterales planos y montajes exteriores.



B-17G-25-BO 42-31713 *Snake Hips* del 327° BS del 92° BG, Podington, agosto de 1944

Otro de los aviones que llegó en febrero de 1944 fue el *Snake Hips*, que sobrevivió indemne hasta la misión del 24 de agosto contra Merseburg, en la que el bombardero recibió el impacto directo de un proyectil antiaéreo de 88 mm que le alcanzó directamente en la bodega de bombas. Milagrosamente, las bombas no explotaron. El ametrallador de la torreta de burbuja, Sgto. Gordon V. Wescott, resultó fatalmente herido por el impacto. Los pilotos, 2° Tte. John Bosko y 2° Tte. Curt H. Koehnert lucharon por mantener en vuelo al bombardero. Entonces, el sistema hidráulico se incendió y el líquido se extendió por el suelo del fuselaje y por la pasarela del compartimento de bombas.
El mecánico, Sgto. 1° Peter W LaFleur, intentó apagar las llamas con un extintor, y cuando éste se agotó, arrancó la cubierta de tejido aislante resistente al fuego de las paredes con sus manos desnudas. Quedaban cinco bombas y la tripulación sabía que podían explotar en cualquier momento. El bombardero, Sgto. 1° Jerome E. Carbonneau, encaramado a la resbaladiza pasarela, dirigió al ametrallador ventral y al operador de radio mientras las desactivaban. Cuando estaba a mitad de camino sobre el Mar del Norte, dos de los motores se detuvieron a causa de la falta de combustible. El bombardero consiguió por fin llegar sobre Woodbrige, Suffolk, donde Bosko ordenó a la tripulación que saltase en paracaídas, antes de conseguir aterrizar a salvo uno de los B-17 más gravemente dañados que consiguieron llegar de vuelta a Inglaterra.



B-17G-40-BO 42-97061 *General Ike* del 401° BS del 91° BG, Bassingbourn, abril de 1944

Este bombardero era uno de los más famosos del 91° BG. Llevaba pintado un dibujo realizado por el legendario Artista Tony Starcer del General Dwight D. Eisenhower, Comandante Supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa. El 11 de abril, durante una ceremonia celebrada en Bassingbourn, el General Eisenhower bautizó a este avión que llevaba su nombre con una botella de agua del río Mississippi que había sido traída al teatro de operaciones europeo por un piloto que tenía planeado bebérsela cuando hubiese terminado su turno de servicio, pero que había caído en una misión. El *General Ike* realizó su primera salida operativa (a Schweinfurt) el 13 de abril, y el 29 de mayo, este B-17 encabezó la incursión del 91° BG contra Poznan, en Polonia, en la que sería la más larga operación diurna de bombardeo de la guerra hasta aquel momento. Durante la misión número 65 del *General* la hélice del motor n° 3, que estaba en bandera, se desprendió clavándose en el morro, donde estaba el dibujo, pero, milagrosamente, nadie sufrió ni un rasguño. El *General Ike* sobrevivió a la guerra después de haber volado al frente del grupo al menos en 32 ocasiones, y acabó siendo reducido a chatarra en los Estados Unidos a finales de 1945.



B-17G-20-VE 42-97557 *Mercy's Madhouse* del 359° BS del 303° BG, Molesworth, mediados de 1944

Este avión fue entregado inicialmente al 482° BG en febrero de 1944, y fue uno de los primeros 24 B-17G que llegaron al teatro de operaciones europeo con el buscador de radar H2X alojado en un radomo semirretráctil instalado de fábrica. En la primera mitad de 1944 muy pocos B-17 llevaban el sistema H2X, por lo que el 42-97557 fue pasando de un grupo a otro entre los que componían la 1ª División Aérea. Aunque nominalmente fue asignado al 544° BS del 384° BG desde el 4 de agosto de 1944 hasta el final de la guerra, aquí le vemos luciendo los emblemas del 358° BS del 384° BG. El veterano bombardero realizó el viaje de regreso a los Estados Unidos en junio de 1945 y después sería vendido para chatarra en Kingman el siguiente mes de diciembre.



B-17G-35-VE 42-97880 *Little Miss Mischief* del 324° BS del 91° BG, Bassingbourn, septiembre de 1944

Este avión fue asignado a la tripulación del Tte. Joe Bessolo. Su piloto realizaría a bordo de este bombardero todas excepto la última de sus 28 misiones de combate. Aunque parezca increíble, el 15 de octubre el Tte. Paul McDowell consiguió regresar a Bassingbourn con el *Little Miss Mischief* a pesar de que el bombardero había recibido un impacto antiaéreo directo sobre Colonia, que casi había partido por la mitad al B-17. La única forma en que los mecánicos de la 441 Unidad de mantenimiento pudieron reparar el avión fue cortándolo en dos e injertándole la parte trasera, de color verde pardo, del B-17G 42-31405 *Walleroo Mark II* (que había quedado inutilizado en un aterrizaje forzoso el 7 de agosto de 1944) en la parte delantera del fuselaje del 42-97880. El "nuevo" bombardero llegó a completar 15 misiones más y sobrevivió a los daños producidos en un aterrizaje forzoso en Bassingbourn el 4 de abril de 1945.



B-17G-35-DL 42-106992 *Baby Lu* del 612° BS del 401° BG, Deenthorpe, abril de 1944

Este avión, que fue entregado al 401° el 16 de abril de 1944, lucía en el morro un dibujo inspirado en el personaje, obra del dibujante Varga, Pistol Packin Mama, publicado en la revista Esquire a principios de 1944. Después de haber sobrevivido a un año de combates con poco más que un par de pequeños orificios producidos por proyectiles antiaéreos, el 42-106992 tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en el continente el 19 de abril de 1945. Después de ser reparado, el *Baby* Lu pudo regresar a los Estados Unidos dos meses después, donde fue asignado a la 4185ª Unidad Base, en Independence, antes de ser vendido para chatarra en Kingman el día de Navidad de 1945.



B-17G-35-DL 42-107112 *Sleepy Time Gal* del 532° BS del 381° BG, Ridgewell, abril de 1944

Entregado al 381° BG el 6 de abril de 1944, este avión estaba adornado con un dibujo inspirado en el personaje Patriotic Gal del dibujante Varga, publicado en el desplegable de aquel mes de la revista Esquire. Mientras estuvo en el grupo, este avión fue tripulado normalmente por la tripulación del Tte. David R. Morgan, y al terminar la guerra había completado más de 47 misiones. Después de regresar a los Estados Unidos a finales de mayo de 1945, el *Sleepy Time Gal* terminó siendo vendido para chatarra en Kingman en noviembre de aquel año.



B-17G-65-BO 43-37516 *Tondalayo* del 406° BS(H) del 305° BG, Cheddington, febrero de 1945

En septiembre de 1943, el 422 BS (que después se convertiría en 406° BS) pasó a ser el primer escuadrón de bombardeo nocturno de la Octava Fuerza Aérea, y este avión fue asignado a esa unidad especializada el 4 de junio de 1944. Para entonces la unidad había dejado de realizar bombardeos nocturnos y en lugar de ello efectuaba lanzamientos nocturnos de octavillas. Aunque fue repintado en color negro mate para hacerle menos visible de noche, el bombardero siguió manteniendo el triángulo blanco de identificación del grupo y todos los distintivos de color. El *Tondalayo* lanzó toneladas de octavillas por toda Europa hasta la noche del 4 de marzo de 1945, en que fue derribado por error a la altura de Clacton por las baterías antiaéreas británicas emplazadas en la costa que habían abierto fuego contra un avión alemán que había sido detectado en la misma zona. Aquella noche fatídica iba a los mandos el jefe del Escuadrón, Tcol. Earle Aber. Después de ordenar a su tripulación que saltase en paracaídas, él y su copiloto, 2° Tte. Maurice Harper, siguieron a los mandos del avión en un intento desesperado por llegar al aeródromo de emergencia de Woodbridge. A pesar de sus esfuerzos el *Tondalayo* se estrelló en el mar envuelto en llamas, causando la muerte a ambos pilotos.



B-17G-70-BO 43-37707 *Madame Shoo Shoo* del 324° BS del 91° BG, Bassingbourn, septiembre de 1944

Este avión, asignado inicialmente al 322° BS del 91° BG el 28 de junio de 1944, fue más tarde transferido al 324° BS. Después de realizar la mayor parte de sus misiones con esta unidad, este bombardero llegó al escuadrón adornado con un dibujo de Starcer, inspirado en la lánguida dama de la célebre tira cómica de la época del dibujante Milton Caniff, *Male Call* . El *Madame Shoo Shoo* fue derribado en las últimas semanas de guerra cuando la tripulación del Tte. David Hanst no consiguió regresar de la misión para bombardear la estación de clasificación ferroviaria de Stendal el 8 de abril de 1945. Después de haber sufrido graves daños en combate cerca del objetivo, su piloto efectuó un aterrizaje forzoso en el continente y el avión fue abandonado a causa de que sus daños hacían imposible toda reparación.

seis aviones volaban en la temida posición más baja del primer grupo. Conocido como *La esquina del Corazón Púrpura*, el puesto del escuadrón inferior era el más vulnerable a los ataques tanto de la artillería antiaérea como de los cazas, como demostraron palpablemente las bajas sufridas por el 401°.

Los seis B-17 fueron derribados, cinco de ellos por la artillería antiaérea y el sexto por los Fw 190 del III/JG 54 o de la JG 11; 27 tripulantes pudieron escapar de sus aviones y fueron hechos prisioneros.

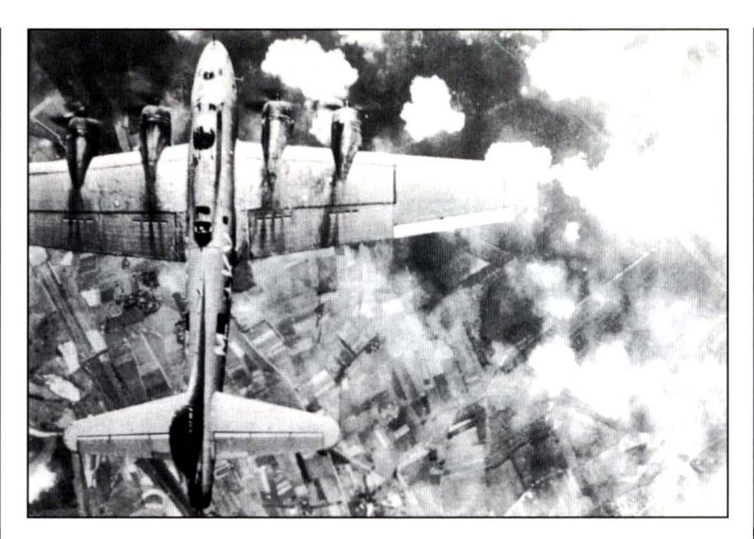
Los primeros cazas atacaron las formaciones que iban en cabeza (el 91° y el 306° BG) cuando los bombarderos volaban sobre las Islas Frisias, al noroeste de Bremen, y al poco tiempo habían infligido graves daños a varias Fortalezas Volantes del primer grupo. Aparentemente despreocupada por la barrera antiaérea que todavía estallaba entre los bombarderos, la Jagdwaffe siguió lanzando una oleada tras otra de Fw 190 en una serie de ataques frontales que parecía no tener fin. Su tenacidad dio resultado, ya que el 306° perdió nada menos que diez B-17 durante aquella misión. Otras 48 Fortalezas Volantes sufrieron también daños de diversos grados, incluyendo otro aparato del 306° BG que volvió a la base con un arnés de paracaídas atado a los cables de control, los cuales habían sido partidos por los disparos de cañón.

El derribo de 16 B-17 durante esta incursión representaba un aumento del 50% en las bajas sufridas anteriormente por el VIII BC en una sola misión, y esta lamentable estadística sólo compensaba parcialmente los resultados del bombardeo. Se estimó que un considerable porcentaje de las 531 bombas de 454 kg lanzadas sobre la fábrica de aviones Focke Wulf Flugzeugbau habían alcanzado su objetivo, ya que la mitad de ella quedó destruida. Sin embargo, después se supo que la construcción de cazas en aquellas instalaciones se había detenido seis meses antes por orden de Albert Speer, ministro de armamento alemán, de acuerdo con su plan de dispersión de las plantas de fabricación de cazas.

Los ametralladores de los bombarderos reclamaron haber derribado 63 cazas, pero en realidad sólo diez aviones alemanes fueron derribados. La mayoría de los paracaídas que los tripulantes de los bombarderos habían visto durante las dos horas de combate sobre Bremen pertenecían a aviadores americanos.

Las tripulaciones del VIII BC recibieron una inyección de moral con la llegada de cuatro nuevos grupos de B-17 (el 94°, 95°, 96° y 351°, aunque sólo la última de estas unidades fue asignada al 1ª Ala de Bombardeo de Combate) que habían sido prometidos a la Octava Fuerza Aérea después de la Conferencia de Casablanca celebrada a mediados de febrero. A pesar del aumento de las bajas, los resultados obtenidos por el VIII BC contra objetivos alemanes en particular habían convencido a los Altos jefes aliados de que la estrategia de bombardeos diurnos del General Eaker podía funcionar.

El mes de mayo de 1943 fue un período de cambios para la Octava Fuerza Aérea y para el 92° BG en particular. En enero de 1943 el Cte. Robert B. Keck había dejado el grupo para volver a los Estados Unidos para adiestrar una escuadrilla equipada con el nuevo, y secreto, YB-40. Tras haber completado su misión de adiestramiento de tripulaciones, el 92° BG había vuelto a ser asignado a operaciones de combate desde la base de Alconbury, y uno de sus primeros cometidos fue el de evaluar el fuertemente



Un B-17 del 366° BS del 305° BG vuela sobre la planta de fabricación de caucho sintético de Hüls (que entonces era el objetivo mejor defendido del Reich) cerca de Recklinghausen, en el extremo del valle del Ruhr, el 22 de junio de 1943. Después de que 183 B-17 bombardeasen el objetivo, el humo de la fábrica en llamas se elevaba hasta una altura de 17.000 pies. La producción quedó interrumpida durante un mes, y la producción a pleno rendimiento no se restableció hasta cinco meses después. Los cazas y la artillería antiaérea derribaron 16 B-17 y otros 170 bombarderos fueron dañados.

armado YB-40. Este avión, equipado con nada menos que 16 ametralladoras (y una torreta superior adicional), alimentadas por 12.400 proyectiles, estaba concebido como "destructor de escolta" para las Fortalezas Volantes convencionales. Trece YB-40 fueron asignados al 327° BS, y el Cte. Keck se convirtió en su jefe. Su llegada, el 8 de mayo, marcó para el 92° la reanudación de las misiones de combate.

Seis días después el 351°, con base en Polebrook, participó en su primera incursión contra Alemania, permitiendo al General Eaker enviar más de 200 B-17 y B-24. Se llevaron a cabo numerosos ataques de diversión contra diferentes objetivos situados en toda la Europa occidental en un intento de encubrir el verdadero destino de la fuerza, pero los controladores de caza alemanes reaccionaron rápidamente cuando se dieron cuenta de que los objetivos principales de los bombarderos sin escolta de la 1ª Ala de Bombardeo de Combate eran los astilleros Germania y Deutsch Werke, situados en Kiel. Hasta entonces no se había visto sobre Alemania un número tan grande de bombarderos, aunque esta circunstancia contribuyó poco a disuadir a los *Jagdflieger* atacantes. Los primeros encuentros se produjeron a 20 millas de la costa enemiga, cuando el B-17F *F D R's Potato Peeler Kids*, del 359° BS del 303 BG, pilotado por el Capt. Ross C. Bales, fue derribado. Con Bales iba Mark Mathis, cuyo hermano Jack había perdido la vida sobre Vegesack. El ataque contra Kiel era la cuarta misión de Mark Mathis, y aunque se vieron salir del B-17 nueve paracaídas, los diez tripulantes perecieron en el Mar del Norte.

Kiel fue atacado a las 12:05 horas, y tras el reconocimiento posterior a la misión se consideró que la puntería del bombardeo había sido "buena" en esta ocasión. Durante un período de cuatro horas el VIII BC había atacado cuatro objetivos pagando un precio de 11 bombarderos derribados. Por su parte, los ametralladores de la AAF reclamaron haber derribado 67 cazas. Se sabe que la JG 26 perdió aquella jornada al menos tres Fw 190 derribados por los B-17, y un número similar fue reclamado por los Spitfires de la RAF y los Thunderbolt de la AAF que componían la escolta y que proporcionaron una excelente protección de cazas a las incursiones de diversión realizadas contra Amberes y Coutrai.

No todos los bombardeos del día 14 tuvieron una buena precisión, pero por primera vez la Octava Fuerza Aérea había demostrado que

era capaz de organizar múltiples ataques durante el mismo día, si el tiempo lo permitía.

A lo largo del mes de mayo, se llevo a cabo una importante reestructuración del VIII BC en la que, según fueron llegando a Inglaterra nuevos grupos, varias unidades de bombarderos se trasladaron más al Este hacia Anglia Oriental para unirse a la 4ª Ala de Bombardeo. El mal tiempo reinante durante la última semana de mayo impidió las misiones en profundidad y retrasó la entrada en combate de los nuevos grupos. Por fin, el día 29, las condiciones meteorológicas mejoraron lo suficiente para que el 379º BG "se mojase los pies" formando parte de una masiva fuerza de 279 "pesados" (en la que estaban incluidos, por primera vez, siete YB-40) de la 1ª Ala de Bombardeo cuya misión era bombardear las fuertemente defendidas bases de submarinos de La Pallice y St. Nazaire. La 4ª Ala de Bombardeo recibió la orden de llevar a cabo, simultáneamente, un ataque de diversión contra un nudo ferroviario situado en Rennes. Las espesas formaciones de nubes que atravesaban Europa occidental estuvieron a punto de obligar a cancelar las misiones cuando los bombarderos estaban ya en ruta, pero el tiempo mejoraba continuamente cuanto más al sur llegaban los bombarderos.

St. Nazaire, o *Flak City* (La ciudad de los antiaéreos), siempre fue un objetivo difícil, y el inexperto 379º BG pagó un alto precio aquel día. La artillería antiaérea derribó dos B-17 sobre el objetivo, después de que el grupo hubiese tenido que mantener a raya las atenciones de los Fw 190 durante al menos diez minutos. Los primeros ataques frontales se habían producido precisamente en el momento en que el 379º viraba en el Punto Inicial para comenzar la pasada de bombardeo. Después, los cazas alemanes dieron por terminado el ataque cuando los B-17 atravesaban la parte más intensa de la barrera antiaérea de St. Nazaire, y reanudaron sus ataques cuando el grupo intentó reorganizar sus formaciones defensivas después de salir de la zona del objetivo. En aquel punto fueron derribadas dos Fortalezas Volantes más, y ninguno de los 30 tripulantes de los aviones abatidos logró sobrevivir. Un cuarto B-17 quedó destruido al llegar a Inglaterra al efectuar un aterrizaje forzoso en un sembrado de coles de Bruselas.

El 11 de junio la 1ª Ala de Bombardeo regresó al noroeste de Alemania. Bremen, su objetivo principal, estaba oculto por espesas nubes, por lo que, en su lugar, se vieron obligados a atacar el objetivo secundario: Wilhelmshaven. Durante la pasada de bombardeo, la primera formación del 303º BG fue alcanzada por una intensa barrera antiaérea. Uno de los aparatos alcanzados por la metralla fue el B-17 pilotado por su jefe, el Coronel Chuck Marion, a consecuencia de lo cual el bombardero perdió dos motores. Con su velocidad drásticamente reducida por los daños sufridos, la Fortaleza Volante estuvo a punto de ser embestida por varios B-17 que volaban detrás. De hecho, sólo gracias a la pericia de los pilotos de aquellos aviones, que realizaron una serie de maniobras violentas para evitar la inminente colisión, ninguno de los bombarderos del 303º BG llegaron a chocar unos contra otros. Sin embargo, las Fortalezas Volantes se habían dispersado y los Fw 190 se precipitaron sobre ellas. Uno de los cazas enemigos llegó a golpear con su ala el morro de un B-17 del 303º BG, haciendo que ambos aparatos se estrellasen.



Algunos B-17G del 91° BG en formación. El avión más cercano es el B-17G-50-BO 42-102509 *The Liberty Run* perteneciente al 401° BS, que no conseguiría regresar de Leipzig el 20 de julio de 1944. Su tripulación, mandada por el Tte. Arthur F. Holtin, fue hecha prisionera.

Después de haber vuelto a retrasar sus ataques hasta la llegada del momento exacto, los *Jagdflieger* distinguieron al inexperto 379° BG dándole un tratamiento más especial. Seis de las Fortalezas del grupo fueron abatidas por los cazas, con lo que sus bajas ascendieron a nueve bombarderos (la plantilla completa de un escuadrón tipo) en sólo dos misiones.

OPERACIÓN POINTBLANK

A pesar de que la Octava Fuerza Aérea era cada vez más numerosa y potente, la Jagdwaffe seguía resultando un formidable oponente. En un esfuerzo por reducir la sangría sufrida en misiones como la incursión contra Kiel del 13 de junio, los aliados anunciaron sus planes de organizar una ofensiva de bombardeos combinada (CBO). Esta operación fue denominada operación *Pointblank* (A quemarropa) y sus objetivos principales eran "los muelles y bases de submarinos alemanes, lo que quedaba de la industria aeronáutica alemana, las fábricas de rodamientos y la industria petrolera". Los objetivos secundarios eran "las plantas de fabricación de caucho sintético y de neumáticos y las fábricas de vehículos militares de transporte a motor". El plan concluía: "Se insiste en que la reducción de la fuerza de cazas alemana es de la máxima importancia: cualquier retraso en su persecución hará que la tarea sea cada vez más difícil".

Reaccionando de inmediato a la publicación de la directiva *Pointblank*, Eaker envió una fuerza de 235 bombarderos procedentes tanto de la 1ª como de la 4ª Ala de Bombardeo a llevar a cabo, el 22 de junio, la primera operación de penetración verdaderamente profunda en Alemania. El objetivo era la gran fábrica de caucho sintético de Hüls, cerca de Recklinghausen, en el extremo del valle del Rhur. La fábrica, dirigida por Chemische Werke, suministraba aproximadamente el 29% de la producción alemana de caucho sintético y el 18% de la producción total de productos derivados.

La mayor parte de la ruta hasta el objetivo se haría sin escolta de cazas, por lo que se planearon tres incursiones de diversión en un intento de desviar la atención de la Jagdwaffe de la fuerza principal de ataque, que aun así tendría bastante trabajo enfrentándose a los numerosos cañones antiaéreos que hacían de Hüls el objetivo más fuertemente defendido del Reich en aquel momento.

Iluminada por la primera luz del amanecer, la fuerza principal adoptó la formación sobre Inglaterra y después siguió un rumbo de diversión sobre el Mar del Norte hasta un punto situado al oeste de las Islas Frisias, donde viró hacia el Suroeste en dirección al objetivo. Desgraciadamente, la fuerza diversionaria, cuyo objetivo eran las factorías de Ford y General Motors de Amberes, no consiguió materializarse en ese

momento, ya que el 100º BG fue retrasado por las nieblas pegadas al suelo y los BG 381º y 384º –que iban a realizar su primera misión– se retrasaron tanto que no consiguieron reunirse con los Spitfire y Thunderbolt que debían escoltarles hasta Amberes.

Pese a carecer de escolta, la pequeña fuerza diversionaria siguió rumbo a la ciudad belga, donde fueron duramente castigados por los cazas de la Luftwaffe, que habían tenido tiempo de repostar después de una anterior incursión a cargo de bombarderos medios de la RAF. En una serie de ataques frontales fueron derribados cuatro B-17, mientras que los tres supervivientes gravemente dañados consiguieron reunirse y abrirse paso de vuelta a su base volando a la altura de las olas a través del Canal de la Mancha.

Mientras tanto, la fuerza principal volvía a demostrar una vez más la validez de la campaña de bombardeos diurnos de la AAF. Desde el principio la precisión fue muy elevada, y para cuando los grupos que iban en cola de la formación habían terminado sus lanzamientos y virado 180º a la izquierda, el humo que salía de la fábrica destruida se elevaba hasta los 17.000 pies. El bombardeo había sido todo un éxito, y la fábrica de Hüls quedó inutilizada durante un mes, y la producción plena no se llegó a reanudar hasta después de cinco meses. Pero el precio de aquel éxito había sido alto, ya que 16 B-17 fueron derribados (entre los cuales estaba un YB-40 del 303º BG, que fue alcanzado por disparos antiaéreos) y otros 170 bombarderos sufrieron daños de diversos grados.

Las pérdidas infligidas al VIII BC no habían disminuido con la llegada del YB-40, lo cual demostraba que el concepto de los B-17 fuertemente armados era equivocado. El armamento adicional que portaba cada YB-40 no contribuía de forma importante a aumentar la potencia de fuego combinada de una formación con la que un grupo podía hacer frente a los cazas atacantes. Un estudio de las bajas sufridas por elVIII BC, había demostrado que eran los rezagados "heridos" los que eran sistemáticamente atacados por la Luftwaffe y los YB-40 eran incapaces de protegerlos de los ataques concentrados. Los YB-40 derribados no fueron reemplazados, y antes de que terminase el mes de julio de 1943, todos ellos habían sido derribados o sustituidos por B-17 convencionales.

El 4 de julio, ni el tiempo ni las celebraciones del Día de la Independencia impidieron que las Fortalezas Volantes llevasen a cabo un triple ataque contra objetivos situados en Francia. En total, 192 B-17 de la 1ª Ala de Bombardeo atacaron la factoría de motores de avión Gnôme y Rhône, en Lemans, y una fábrica de aviones en Nantes, mientras que la 4ª Ala de bombardeo envió 45 bombarderos contra los muelles de submarinos de La Pallice.

Las filas del VIII BC siguieron aumentando con la llegada de nuevos grupos, y el 17 de julio, una cifra récord de 332 bombarderos fueron enviados a bombardear Hannover. Ahora, con tantos "pesados" a su disposición, el General Eaker contaba con los medios necesarios para lanzar una ofensiva a gran escala. El día 23, los encargados del planeamiento de las operaciones de la Octava Fuerza Aérea fueron informados de que podían esperarse cielos despejados sobre Europa durante varios días consecutivos, así que el VIII BC recibió la orden de prepararse a toda prisa para la largo tiempo esperada serie de ataques que se conocería como la



"¿Qué tal era el fuego antiaéreo a tu altura?" El Tte. McElwain y el Capt *Shorty* Miller, ambos navegantes del 303° BG, comparan sus alturas en Molesworth el 18 de julio de 1943.

Blitz Week (Semana relámpago), remedando la palabra alemana que corresponde a la expresión Guerra relámpago (Blitzkrieg). La primera incursión iba a tener lugar al día siguiente.

Durante los *briefings*, las tripulaciones fueron informadas de que por primera vez iban a bombardear objetivos situados en Noruega. Los grupos de la 1ª Ala de Bombardeo atacarían la planta de fabricación de aluminio, magnesio y nitrato de Nordisk Lettmetal, todavía sin terminar, situada en Heroya, al sureste de Oslo. La misión llevaría a los B-17 hasta el límite de su radio de acción, así que, a fin de asegurar que los bombarderos alcanzasen el objetivo, se prescindió del lento proceso de reunión de la formación. En lugar de ello, los B-17 que iban en cabeza se limitaron a poner rumbo al objetivo inmediatamente después de despegar, volando a potencia reducida y a baja altura para permitir que los siguientes aviones ocupasen sus puestos en la formación mientras volaban sobre el mar del Norte.

Cada Ala volaba con un intervalo de diez minutos, lo cual en términos de distancia significaba una separación de unos 50 kilómetros. Esto daría tiempo a que el humo producido por las explosiones de las bombas se despejase en la zona del objetivo, permitiendo una puntería más precisa a los bombarderos de las oleadas siguientes. Se estimaba que las defensas antiaéreas eran débiles en una zona situada tan al norte.

Cuando los bombarderos alcanzaron la relativamente baja altura de 16.000 pies sobre el Skagerrak, empezaron a sobrevolar una cubierta de nubes que se extendía por debajo de ellos a unos 10.000 pies. Las nubes tapaban casi por completo el paisaje, y probablemente influyeron para mantener a la Luftwaffe en tierra en sus bases del norte de Dinamarca.

Las compuertas de las bodegas de bombas se abrieron debajo de los B-17, pero todavía no aparecía ningún claro entre las nubes. Cuando ya parecía que las tripulaciones tendrían que regresar a Inglaterra con sus cargas de bombas a bordo, el Coronel William M. Reid, jefe del 92° BG, que iba al mando de la misión, hizo que la formación realizase una segunda pasada y bombardeo a través de un claro que apareció de repente entre las nubes. Este hecho le valió ser condecorado con la Estrella de Plata. Los grupos que venían detrás tuvieron dificultades para localizar el punto medio de impacto, por lo que se les ordenó bombardear el centro de la capa de humo, que entonces se mantenía casi estacionaria sobre toda la zona del objetivo.

En total, 167 bombarderos bombardearon Heroya, devastando completamente el complejo industrial. El ataque, en un lugar tan alejado de Inglaterra, había sorprendido por completo al enemigo, y muchos dignatarios alemanes y colaboracionistas noruegos que asistían a una ceremonia que se celebraba en la fábrica perdieron la vida en el bombardeo. Ningún bombardero fue derribado, aunque el B-17F 42-3217 *Georgia Rebel*, del 535° BS del 381° BG, sufrió daños tan graves por el fuego antiaéreo, que su tripulación se vio obligada a aterrizar en la neutral Suecia.

Al día siguiente, una formación de la 1ª Ala de Bombardeo fue enviada a Kiel, mientras que los grupos restantes se dirigían a Hamburgo, a bombardear los astilleros Blohm und Voss. Cuando se acercaban a esta ciudad, las tripulaciones pudieron ver una enorme columna de humo que se elevaba hasta 15.000 pies de altura: era el resultado de los incendios, todavía sin extinguir, causados por una incursión realizada

por el Mando de Bombarderos de la RAF la noche anterior. Las tripulaciones de los primeros elementos consiguieron lanzar sus bombas antes de que una espesa nube se sumase al humo, ocultando el objetivo, logrando alcanzar los astilleros con gran precisión. Pero las fuertes defensas antiaéreas y de cazas de Hamburgo derribaron 19 Fortalezas Volantes, entre las que estaban siete del desafortunado 384°, cuyos escuadrones ocupaban la poco agradable posición baja en la formación.

Por tercer día consecutivo Eaker envió una fuerza numerosa contra Alemania. Más de 300 "pesados" partieron en dirección a Hannover y Hamburgo el día 26. Pero las espesas nubes que cubrían Anglia Oriental obstaculizaron la reunión de la formación, y a pesar de la reciente innovación de los radiofaros direccionales de recalada para establecer la formación, muchos grupos se dispersaron y tuvieron que regresar a sus bases. Sólo dos Alas de combate siguieron adelante con la misión dirigiéndose hacia sus objetivos, mientras que otros elementos bombardearon objetivos de oportunidad situados en la costa alemana.

Entre las 92 Fortalezas Volantes que llegaron a bombardear Hannover estaban 17 B-17 y dos YB-40 del 92° BG. Poco después de atravesar la costa, la formación se encontró con un ataque frontal de los Fw 190. El primer bombardero que fue derribado fue el *Yo' Brother*, pilotado por el Tte. Alan E. Hermance, el cual fue visto caer al mar a unos diez minutos de la isla de Nordenay con un motor en llamas y la cola gravemente dañada. Poco después, el bombardero del Capt. Blair G. Belongia era atacado por siete Fw 190, perdiendo dos de sus motores. El piloto consiguió hacer que su moribundo B-17 atravesase el mar de vuelta a su base y pudo aterrizar en el mar a unas dos millas de Sheringham, en la costa norte de Norfolk, donde la tripulación fue rescatada por un pesquero después de haber permanecido en el agua durante una hora.

Otro bombardero del 92° BG que tuvo problemas fue el 42-29802 *Ruthie II*, pilotado por el Tte. Robert L. Campbell, que había llevado de vuelta a la base al primer *Ruthie* desde Nantes, el 4 de julio, con daños tan graves que tuvo que ser desguazado. El navegante Keith J. Koske recordaría después:

"Cuando volábamos hacia la costa enemiga fuimos atacados por un grupo de Fw 190. En su primera pasada tuve la seguridad de que nos habían alcanzado, porque se produjo una terrible explosión por encima de nosotros y el avión se zarandeó violentamente. Un segundo después, el ametrallador de la torreta, Sgto. 1° Tyre C. Weaver, cayó por la escotilla y se desplomó en el suelo en la parte posterior de mi compartimento de proa. Cuando llegué hasta él, vi que su brazo izquierdo había desaparecido a la altura del hombro y que estaba en medio de un charco de sangre. Inmediatamente me dispuse a inyectarle un poco de morfina, pero la aguja se dobló y no pude hacerlo".

"Según fueron las cosas, fue mejor que no le inyectase la morfina. Mi primer pensamiento fue intentar detener la hemorragia, así que intenté hacerle un torniquete, pero era



El B-17F-85-BO 42-30037 del 546° BS del 384° BG, pilotado por el Tte. Lykes S. Henderson, es inspeccionado por oficiales alemanes después de haber sido derribado en la misión contra Villacoublay el 26 de junio de 1943.



El navegante jefe, Tte. Kermit B. Cavedo, del 369° BS del 306° BG. El avión *Flihtin-Bitin* fue uno de los cuatro B-17 del 306° BG que fueron derribados durante el bombardeo de Kiel del 29 de julio de 1943, cuando era tripulado por el Tte. Donald R. Winter y su tripulación.

imposible porque el brazo estaba seccionado demasiado cerca del hombro. Yo sabía que necesitaba recibir atención médica de inmediato, pero todavía teníamos por delante casi cuatro horas de vuelo, así que no había alternativa. Abrí la escotilla de escape, le ajusté el paracaídas y le puse la anilla de apertura en la mano derecha".

"Debió ponerse nervioso y tiró de la anilla, haciendo que se abriese la campana del paracaídas piloto con la corriente de aire. Conseguí recogerlo y se lo puse debajo del brazo derecho, le coloqué agachado con las piernas colgando por la escotilla, me aseguré de que tenía los pliegues del paracaídas sujetos con el brazo y le empuje al vacío. Después supe, por nuestro ametrallador ventral, James L. Ford, que el paracaídas se abrió correctamente. Estábamos a 24.500 pies y a 25 millas al oeste de Hannover, y nuestra única esperanza era que le encontrasen y le prestasen atención médica inmediatamente".

"El bombardero, Asa J. Irwin, había estado mientras tanto ocupado con las ametralladoras del morro, y cuando regresé a mi puesto estaba a punto de accionar el interruptor de lanzamiento de bombas. La zona del objetivo era una masa de humo y nosotros contribuimos a aumentarlo. Después de haber lanzado las bombas, nos ocupamos de las ametralladoras del morro. Pero todos los ataques procedían de atrás, y pudimos hacer muy poco. Varias veces había intentado utilizar mi interfono, pero no obtuve ninguna respuesta. Lo último que recuerdo haber oído por él fue poco después del primer ataque, cuando alguien se quejaba de que no le llegaba oxígeno. Excepto por lo que yo tomé por una violenta maniobra evasiva, parecía que volábamos sin novedad".

"Horas después, cuando estábamos a 15 minutos de la costa enemiga, decidí subir para charlar con el piloto y echar un vistazo. Encontré al Tte. Campbell desplomado en su asiento, empapado de sangre, con la parte posterior de la cabeza destrozada. Había ocurrido dos horas antes, durante el primer ataque. Un proyectil había entrado por el lado derecho, cruzado por delante de John Morgan y alcanzado a Campbell en la cabeza. Morgan estaba pilotando el avión con una sola mano, sujetando al piloto agonizante con la otra. Morgan me dijo que quitase a Campbell de su asiento, porque el bombardero no podía aterrizarse desde el puesto del copiloto ya que el parabrisas de aquel lado estaba tan destrozado que apenas podía verse nada. Durante 30 minutos nos afanamos para llevar al malherido piloto al compartimiento posterior del navegante, donde el bombardero le sujetó para que no cayese por la escotilla de bombas que seguía abierta. Morgan seguía manejando los controles con una sola mano y ayudando a sacar al piloto de su asiento con la otra".

A pesar de que su bombardero tenía el sistema hidráulico destrozado y la radio y el sistema de interfonía no funcionaban, Morgan (un corpulento tejano pelirrojo de 90 kg de peso que había servido en la RCAF durante siete meses antes de pasar a la Octava) no sólo había llevado el B-17 hasta el objetivo y regresado con él a la base, sino que durante todo ese tiempo había mantenido su puesto en la formación, una hazaña increíble para un piloto que pilotaba con una sola mano un bombardero gravemente dañado. Finalmente consiguió aterrizar a salvo con el *Ruthie II* en la base de la RAF de Foulsham, en Norfolk, donde Campbell murió apenas 90 minutos después. Los demás miembros

de la tripulación sobrevivieron a aquel infierno, y algunas semanas después en el 92° BG se supo que Tyre Weaver también estaba vivo y a salvo en un hospital alemán.

El 18 de diciembre de 1943, los oyentes de las noticias de la noche de la BBC supieron que el Flt. Off. (después 2° Tte.) John C. Morgan (ahora perteneciente al 482° BG) había recibido la Medalla de Honor de manos del General Ira Eaker durante una ceremonia especial celebrada en el Cuartel General de la Octava Fuerza Aérea. Morgan relató la acción del 26 de julio por la radio.

CONTINÚA LA *BLITZ WEEK*

Después de tomarse un día de descanso el 27 de julio, el VIII BC reanudó la *Blitz Week* la mañana del 28 de julio, en la que la 1ª Ala de bombardeo llevó a cabo un ambicioso ataque contra las fábricas de aviones de Kassel. Sin embargo, los 182 "pesados" enviados contra el objetivo vieron limitado su bombardeo a causa de las nubes que ocultaban la ciudad alemana. Cuando regresaban a sus bases fueron atacados por cazas que les dispararon proyectiles cohetes, de ocho pulgadas (203,2 mm) de diámetro desde tubos lanzadores instalados bajo las alas de los cazas. Afortunadamente para los bombarderos, los P-47 de la escolta consiguieron alejar a la mayoría de los cazas enemigos.

El 29 de julio, 91 B-17 de la 1ª Ala de Bombardeo atacaron el arsenal de submarinos de Kiel y 81 Fortalezas Volantes bombardearon la fábrica de aviones Heinkel en Warnemunde. Al día siguiente, el VIII BC dio por terminada la *Blitz Week* cuando 186 Fortalezas Volantes de la 1ª y 4ª Alas de Bombardeo volvieron a atacar las fábricas de aviones de Kassel, un viaje de ida y vuelta de unos 940 kilómetros. El tiempo era bueno, y los Thunderbolt equipados con depósitos auxiliares de combustible escoltaron a los "pesados" durante casi toda la ruta hasta el objetivo y el viaje de vuelta. Sin la presencia de los *Jugs* (P-47) las pérdidas sufridas por los bombarderos habrían sido alarmantes, porque las formaciones de Fortalezas Volantes recibieron una feroz embestida de los cazas enemigos.

Cuando se dirigían al objetivo, los B-17 habían sido ayudados por un fuerte viento que les había permitido alcanzar una velocidad relativa al aire de 257 km/h. Después, durante el viaje de regreso, los bombarderos se encontraron con los mismos vientos de frente. Algunos tuvieron que aterrizar en aguas del Canal de la Mancha, mientras que otros tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos a lo largo de toda la costa cuando fueron quedándose sin combustible uno por uno. En total, se perdieron 12 Fortalezas Volantes, entre las que había que contar algunas que habían sufrido daños tan graves que nunca más volvieron a volar. Uno de aquellos aparatos fue el *Patches*, del 384° BG, que efectuó un aterrizaje forzoso en la base de cazas de Boxted (Estación 150), en Essex. Las piezas utilizables del bombardero fueron después desguazadas y utilizadas por otros B-17 del grupo.

El 31 de julio, los grupos pudieron descansar después de una semana de agotadoras incursiones. El VIII BC había perdido unos 100 aparatos y 90 tripulaciones de combate, con lo que sus fuerzas habían quedado reducidas a menos de 200 bombarderos en condiciones operativas. Pero lo peor estaba todavía por llegar.

El B-17F-30-BO 42-5077 *Delta Rebel* N° 2 del 323° BS del 91° BG al "ser condecorado" con la Medalla del Aire. Este avión, junto con la tripulación del 2° Tte. Robert W. Thompson, no regresó de una incursión contra Gelsenkirchen el 12 de agosto de 1943, cuando 330 "pesados" atacaron objetivos situados en el valle del Ruhr.



DESTINO: SCHWEINFURT

Durante casi dos semanas completas los agotados grupos de bombarderos del VIII BC detuvieron sus operaciones en un intento de reemplazar las bajas sufridas durante la *Blitz Week*. El 12 de agosto reanudaron su sombría rutina de atacar objetivos en el continente europeo cuando 330 bombarderos pusieron rumbo al Ruhr. El mal tiempo iba a hacer aquella misión todavía más difícil, y obligaría a que muchos grupos tuviesen que buscar objetivos de oportunidad. Los grupos se separaron mucho, lo cual dio a la Jagdwaffe oportunidad para atacar a las muy dispersas formaciones. Se lanzaron contra los bombarderos una y otra vez, y el 92º, junto con el 384º, fueron los que sufrieron pérdidas especialmente graves: cuatro y cinco aparatos respectivamente. En total fueron derribadas unas 25 Fortalezas Volantes por la artillería antiaérea o los cazas, lo cual suponía sólo una menos de las que habían sido abatidas el 13 de junio, que había sido la fecha en que el VIII BC había sufrido el mayor número de bajas de su historia.

La orden de operaciones del jueves 17 de agosto contemplaba un ambicioso y audaz ataque contra la fábrica de aviones de Regensburg y la fábrica de rodamientos de Schweinfurt. El General de Brigada Robert Williams, jefe de la 1ª Ala de Bombardeo, sería quien encabezaría sus fuerzas hasta este último objetivo, mientras que el Coronel Curtis E. LeMay iría al frente de la 4ª Ala de Bombardeo para atacar Regensburg. Para reducir al mínimo posible los ataques de los cazas enemigos, los B-17 de LeMay continuarían volando hasta el norte de África después de haber atacado su objetivo. Mientras tanto, la 1ª Ala de Bombardeo



El B-17F-20BO 41-24524 *The Eagle's Wrath* del 323º BS del 91º BG, y la tripulación del Tte. Anthony G. Arcaro fueron derribados el 17 de agosto de 1943 durante la incursión contra Schweinfurt. Otros 27 B-17 de la 1ª Ala de Bombardeo sufrieron daños tan graves aquel día, que nunca volvieron a volar.



El Coronel Dermit D. Stevens fue jefe del 303° BG entre el 19 de julio de 1943 y el 1 de septiembre de 1944. Participó con éxito en numerosas misiones al frente del grupo, y fue condecorado con la Estrella de Plata por su valor en combate al frente de la 1ª BD en un ataque contra el aeródromo de Le Bourget el 16 de agosto de 1943.

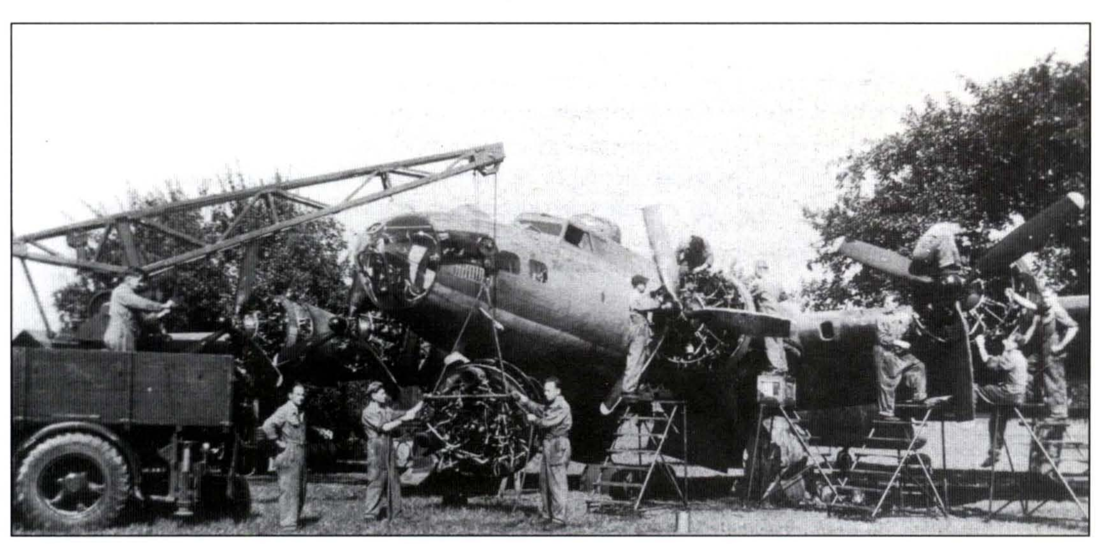
seguiría un curso paralelo hasta Schweinfurt para confundir a las defensas enemigas antes de regresar a Inglaterra después del ataque.

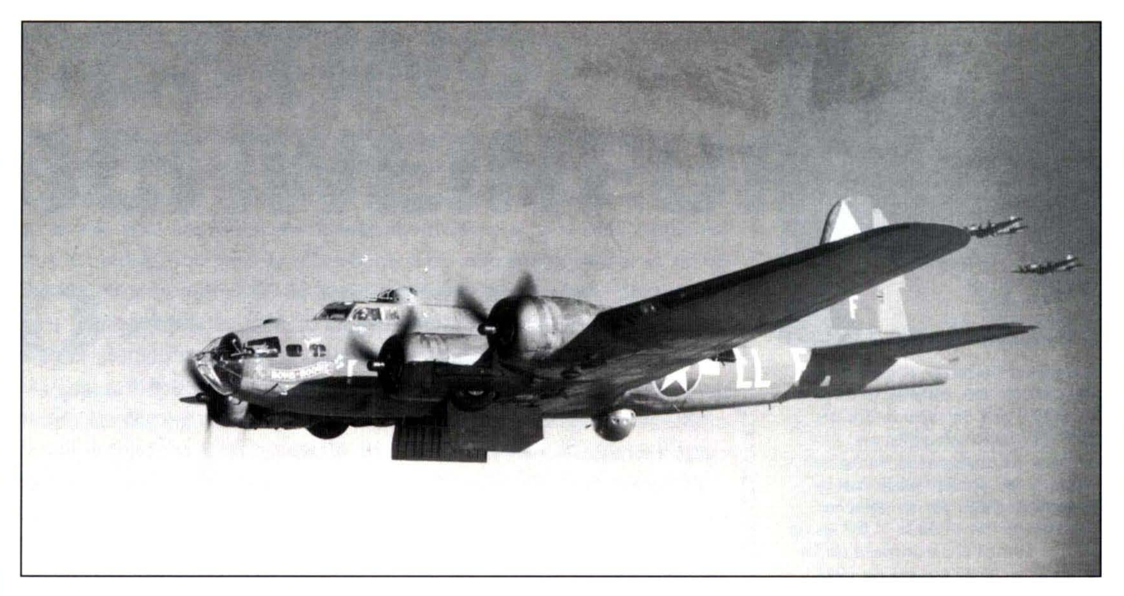
A pesar de la meticulosidad con que se planeó la misión, Eaker sabía que las tripulaciones de los B-17 tenían en sus manos un combate continuo, pero esperaba que los cuatro grupos de P-47 designados para escoltar a los atacantes de Regensburg contribuirían a reducir al mínimo las bajas. Pero la 4ª Ala de Bombardeo se encontró con toda la fuerza de las unidades defensoras de la Jagdwaffe al completo, debido a que las espesas nieblas del interior retrasaron la salida de sus bases de los grupos de la 1ª Ala de Bombardeo. Los bombarderos despegaron tres horas y media después de que la 4ª Ala de Bombardeo hubiese iniciado la misión, y el mal tiempo terminó poniendo fin al doble ataque simultáneo que estaba planeado, lo cual habría dividido las fuerzas de los cazas enemigos.

El retraso dio a la Luftwaffe tiempo para repostar y remunicionar sus cazas antes de lanzarse contra la fuerza que se dirigía a atacar Regensburg. De nuevo en el aire y con tiempo de sobra, los *Jagdflieger* fueron rápidamente dirigidos hacia la segunda oleada de "pesados" por sus expertos controladores de caza. Atacaron a la segunda oleada de bombarderos con la misma ferocidad que les había servido para derribar 24 de los que se dirigían a atacar Regensburg. Pero, esta vez, superaron su marca en 12 más, ya que derribaron nada menos que 36 Fortalezas Volantes. Las unidades más castigadas de la 1ª Ala de Bombardeo durante aquel día, que sería recordado como "el jueves negro" por las tripulaciones supervivientes, fueron el 381° BG y el 91° BG, que perdieron 11 y 10 B-17 respectivamente.

La siguiente vez que regresaron a los cielos alemanes fue en una misión contra Stuttgart, el 6 de septiembre, que terminó siendo abortada. Para entonces las fuentes de inteligencia confirmaron que la fuerza de cazas de la Luftwaffe iba en aumento, a pesar de la puesta en práctica de la directiva *Pointblank* en junio. Antes de que comenzase el mes de octubre la Luftwaffe disponía de 1.646 cazas monomotores y bimotores para la Defensa del Reich, ¡unos 400 más que antes de que comenzase la campaña *Pointblank*! Reaccionando ante estas desalentadoras

El Tte. Martin Andrews, del 423° BS del 306° BG, aterrizó con el B-17F-25-VE 42-5841 *Est Nulla Via In Via Virtuti* (frase en latín que quiere decir: "No hay ningún camino imposible para el valor") en el Aeródromo de Magadino, cerca de Ticino, en el sur de Suiza, el 6 de septiembre de 1943 después de haberse quedado sin combustible en una misión contra Stuttgart. Al carecer de cartas de navegación suizas, su navegante, 2° Tte. C. Gordon Bowers, tuvo que recurrir a su mapa de "evasión" para dar a Andrews el rumbo correcto al país neutral.





El B-17F-15-VE 42-5763 *Bomb-Boogie* perteneciente al 401° BS del 91° BG. El 6 de septiembre de 1943 esta Fortaleza Volante, tripulada por el Tte. Elwood D. Arp y su tripulación, fue uno de los 45 "pesados" que fueron derribados en la misión contra las fábricas de componentes de aviones de Stuttgart.

noticias, el VIII BC tomó la decisión de atacar la vital fábrica de rodamientos de Schweinfurt por segunda vez en tres meses.

Como uno de los lugares mejor defendidos de Alemania, situado fuera del radio de acción de las escoltas de cazas del VIII FC, Schweinfurt era sin duda el objetivo más temido entre las tripulaciones de bombarderos en aquel momento de la guerra. Cuando el VIII BC había visitado anteriormente la ciudad, el 17 de agosto, 360 tripulantes habían perecido. Pero los encargados del planeamiento de las misiones de la Octava Fuerza Aérea sabían que era preciso detener el flujo de cazas que llegaban a la Jagdwaffe, y esperaban que si los bombarderos conseguían asestar un golpe decisivo a la fábrica de Schweinfurt, la producción de la industria aeronáutica enemiga se vería gravemente afectada.

El 13 de octubre, el General de Brigada Orvil Anderson, del VIII BC, ordenó a su Estado Mayor que enviase órdenes preparatorias a los tres cuarteles generales de las divisiones de bombarderos, dando detalles para realizar una misión a gran escala contra Schweinfurt al día siguiente. Anderson esperaba lanzar 420 Fortalezas Volantes y Liberator en un ataque desde tres direcciones contra la ciudad. La 1ª y 3ª Divisiones de Bombarderos debían cruzar Holanda con una separación de 50 kilómetros entre sí, mientras que el tercer grupo de combate, compuesto por 60 B-24, volaría más al Sur, siguiendo un rumbo paralelo. El viaje de 1.485 kilómetros duraría algo más de siete horas, así que los B-17 de la 1ª División de Bombarderos (BD), que no estaban equipados con los "tanques Tokio" (depósitos de combustible suplementarios instalados en las alas), tendrían que llevar un depósito adicional de combustible en la bodega de bombas. Esto reducía la ya modesta carga de bombas del avión.

Cada División iría escoltada por un Grupo de P-47, mientras que un tercer Grupo estaría encargado de apoyar la retirada desde 60 millas (97 km) tierra adentro hasta mitad del camino a través del Canal. Por último, dos escuadrones de Spitfire Mk IX de la RAF debían proporcionar protección a los rezagados cinco minutos después de que la fuer-



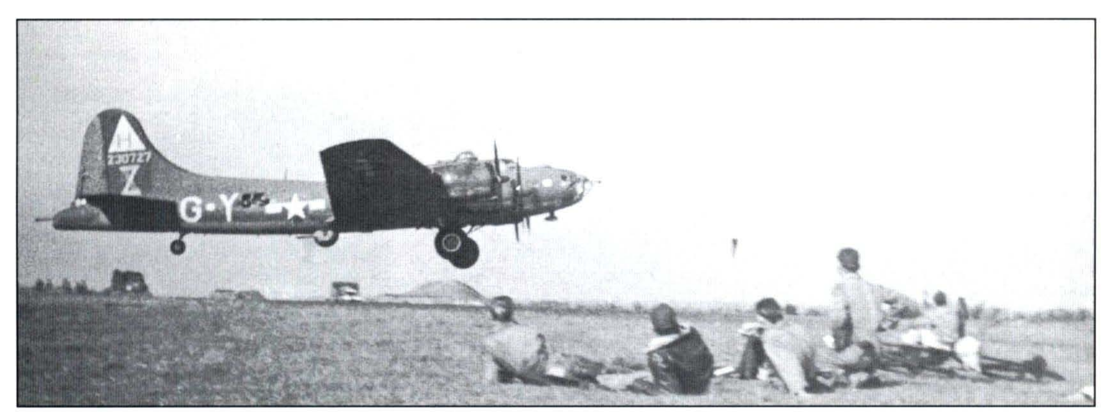
Los B-17 del 306° BG se abren paso a través del intenso fuego antiaéreo sobre Schweinfurt el 14 de octubre de 1943. Este grupo perdió diez Fortalezas Volantes durante la misión, lo cual representaba la segunda mayor cifra de bajas de la 1ª BD. El 305° BG fue el más castigado, con 16 Fortalezas Volantes derribadas.

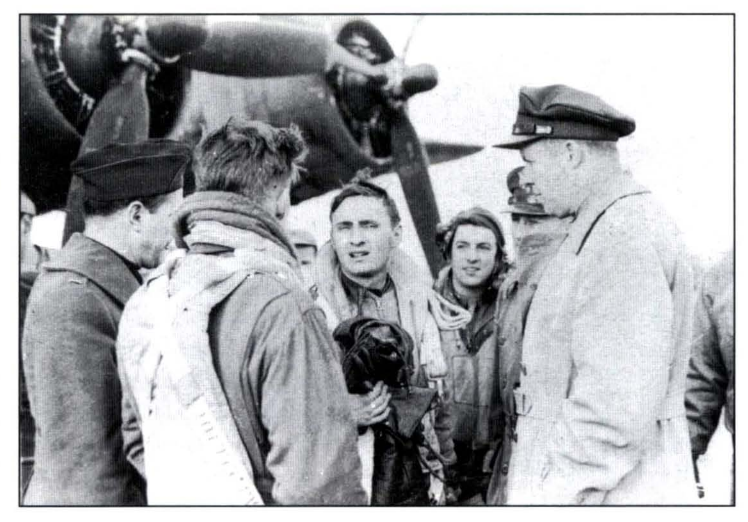
El B-17F-115-BO 42-30727 *Fightin-Bitin* del 367° BS "Pichones de barro", perteneciente al 306° BG, y la tripulación del Tte. William C. Bisson, no consiguieron regresar de Schweinfurt el 14 de octubre de 1943 cuando los disparos antiaéreos alcanzaron dos de sus motores y los cazas acribillaron su fuselaje posterior. El Sgto. 1° Thompson E. Wilson, ametrallador de cola y otros cuatro tripulantes más perdieron la vida en combate, mientras que el 2ª Tte. Charles R. Stafford, copiloto, que salió del avión por la ventana lateral de la cabina, y cuatro tripulantes que estaban en la sección de popa fueron hechos prisioneros.

za principal abandonase la zona de retirada, y otros escuadrones de la RAF estarían a la espera, preparados para la acción por si su actuación era requerida. A pesar de todas estas precauciones 370 millas de la ruta (595 km) tendrían que recorrerlas sin el apoyo de los cazas. El 92 BG, que volaría en la formación de la 40ª Ala de Bombardeo iba en cabeza de la 1ª BD sobre la costa de Inglaterra, y en ruta al objetivo, 15 de los 164 B-17 de la División abortaron el vuelo a causa de problemas mecánicos o por haberse separado de la formación en medio de las nubes. El proceso de reunión redujo las vitales reservas de combustible de las Fortalezas Volantes (lo cual era especialmente crítico para los aviones que debían llevar las bombas externamente para compensar la falta de espacio interior debido a llevar depósitos de combustible en la bodega de bombas), y muchos se vieron obligados a lanzar sus bombas montadas en las alas en el Canal de la Mancha, o incluso a abortar la misión.

Cuando la División consiguió por fin llegar a la zona del objetivo, había perdido ya 36 bombarderos a causa de la acción del enemigo, y otros 20 habían tenido que regresar. Muchos de los grupos estaban prácticamente destrozados, y de algunas formaciones sólo quedaba el esqueleto. El 306° había perdido diez de sus 21 Fortalezas Volantes, y para cuando el 305° BG tuvo por fin a la vista la ciudad de Schweinfurt, a 12 millas de distancia (19 km) había perdido los cinco aparatos que componían el escuadrón que ocupaba la posición más baja de la formación, al igual que la mayoría de los escuadrones que iban en los puestos altos y de vanguardia. Sólo tres de los 18 aviones del grupo seguían en acción, y a pesar de que se les había unido una solitaria Fortaleza Volante de otro grupo, no eran suficientes para llevar a cabo un bombardeo eficaz.

Consciente de que su ahora debilitada fuerza era de poca utilidad en las condiciones en que se encontraba, el líder de la formación del





El General Maurice *Mo* Preston (a la derecha), jefe del 379° BG, escucha al Cte. *Rip* Rohr tras su regreso como líder del grupo durante la desastrosa misión a Schweinfurt el 14 de octubre de 1943.

305° BG, Cte. G. Y. Normand, decidió unirse a las diezmadas formaciones del 92° y 306° BG para realizar la pasada de bombardeo.

De las 37 Fortalezas Volantes de la 40ª Ala de Bombardeo que habían cruzado el Canal, sólo quedaban 16, y lo peor llegaría después. A las 14:39 horas, el 91° BG empezó a lanzar sus bombas sobre las calles, casas y fábricas de Schweinfurt. El 91 reclamó los mejores resultados generales de bombardeo de la 1ª BD aquel día, aunque se consideró que el 351° BG, perteneciente al mismo Ala (la 1ª CBW), había sido el que había conseguido mayor precisión. De hecho el Capt. H. D. Wallace, bombardero del escuadrón en parte de la formación del grupo, colocó todas sus bombas en un radio de 300 metros del punto medio de impacto.

Entre tanto, los tres bombarderos supervivientes del 305° BG bombardearon por error el centro de la ciudad. Inmediatamente después de que se diese la orden de "soltar bombas", los cazas enemigos se cobraron la víctima número 13 entre los aviones del grupo, con lo cual sólo quedaba el bombardero del Cte. Normand y otro B-17 de los 18 que habían salido de Chelveston. Los dos supervivientes viraron alejándose del objetivo y siguieron al grupo de cabeza poniendo rumbo de regreso.

La 40ª Ala de Bombardeo lanzó sus bombas y puso rumbo a donde se encontraba la 1ª CBW, que ya estaba llegando a la frontera francesa. La tercera y última ala, la 41ª, lanzó también sus bombas, antes de abandonar la zona del objetivo para ceder el turno a la 3ª BD, que volaba seis minutos por detrás. Sobre la ciudad de Schweinfurt cayeron aquel día más de 483 toneladas de alto explosivo y bombas incendiarias. Después de haber lanzado sus bombas, los B-17 realizaron un viraje de 180 gra-



El B-17F-27-BO 41-24605 *Knock-Out Dropper* del 359° BS del 303° BG fue el primer B-17 de la Octava Fuerza Aérea que completó 50 misiones de combate (el 16 de noviembre de 1943) y 75 misiones de combate (el 27 de marzo de 1944). El *Knock-Out Dropper* fue reducido a chatarra en Stillwater, Oklahoma, en julio de 1945.



Durante marzo y abril de 1943, el traje de combate blindado para los tripulantes diseñado por el Coronel Malcolm C. Grow (Médico jefe de la Octava Fuerza Aérea) demostró ser una valiosa innovación. Los ametralladores Bill Dickson, a la derecha, y Ed Lawler, a la izquierda (que lleva puesto uno de los nuevos chalecos acorazados), posan delante del B-17F-75-BO 42-29921 *Oklahoma Okie*. Este avión llegó al 324° BS del 91° BG, con base en Bassingbourn, el 23 de mayo de 1943, y fue derribado, junto con la tripulación del 2° Tte. Baynard T. G. Dudley, durante una incursión contra Cognac, en Francia, el 31 de diciembre de 1943. Cinco tripulantes murieron en el combate, cuatro fueron hechos prisioneros y un ametrallador consiguió evadirse evitando ser capturado.

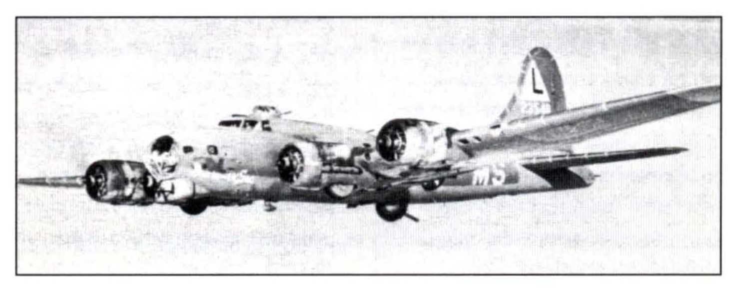
dos alrededor de Schweinfurt, antes de poner rumbo al oeste. Cuando todavía estaban cambiando de rumbo, la 1ª BD sufrió un intenso ataque a cargo de un *Gruppe* de Fw 190 al completo, que inmediatamente se cebó en la 41ª Ala de bombardeo que iba en cola. El 379º BG, que iba en cabeza, perdió cuatro B-17 durante la primera pasada de los cazas.

Después de haber soportado la serie de ataques devastadores que habían diezmado sus formaciones, las tripulaciones supervivientes de la 1ª BD pusieron rumbo al punto de reunión y empezaron a reorganizarse en Alas de combate para el vuelo de regreso sobre Alemania y Francia. Entre los bombarderos que consiguieron llegar a la costa francesa estaban los dos aviones supervivientes del 305º BG. Afortunadamente para ellos habían encontrado escasa oposición de cazas durante la ruta de regreso, lo cual era una verdadera suerte porque habían agotado casi todas sus municiones antes de llegar siquiera al objetivo.

El regreso de las Fortalezas Volantes a Inglaterra fue dificultado por el mismo mal tiempo que había obstaculizado su partida, pero a las 16:40 horas, la 1ª BD cruzaba por fin la costa del Canal, seguida sólo cinco minutos después por la 3ª BD.

En total la 1ª BD había perdido durante la incursión la cifra récord de 45 Fortalezas Volantes, de las cuales 16 pertenecían al 305º BG y 10 al 306º. Seis B-17 del 92º BG habían sido derribados, y un séptimo quedó fuera de combate al realizar un aterrizaje forzoso en Aldermaston. El 379º y el 384º BG también habían perdido en combate seis Fortalezas Volantes cada uno, y otras tres tripulaciones de este grupo abandonaron sus aviones sobre Inglaterra. El 303º BG perdió dos B-17, incluyendo uno que efectuó un aterrizaje forzoso después de que su tripulación saltase en paracaídas cerca de Riseley, mientras que el 91º, 351º y 38º BG perdieron un bombardero cada uno. La 3ª División de Bombarderos había perdido 15 aparatos.

La última incursión contra Schweinfurt había costado al VIII BC 60 Fortalezas Volantes y 600 hombres. Cinco B-17 se estrellaron en Inglaterra como resultado de los daños sufridos en combate, y otros 12 quedaron inutilizados en aterrizajes forzosos, o habían recibido daños



El B-17F-75-DL 42-3540 *Bactath'Sac* del 535° BS fue el primer modelo G asignado al 381° BG el 16 de septiembre de 1943. El 42-3540 y la tripulación del 2° Tte. Warren C. Hess no consiguieron regresar de la incursión contra Leverkusen, en el Ruhr, el 1 de diciembre de 1943. Fue uno de los cuatro bombarderos que fueron derribados aquel día. Dos de sus tripulantes consiguieron evitar ser capturados, uno perdió la vida en combate y siete fueron hechos prisioneros.



tan graves que tuvieron que ser dados de baja. De los bombarderos que regresaron, 121 necesitaban reparaciones y 3 tripulantes muertos y 43 heridos fueron sacados de sus aviones una vez en tierra.

Los resultados de la incursión fueron en general desalentadores, y de ningún modo compensaban la pérdida de tantos hombres y aparatos. Sólo 88 de las 1.222 bombas lanzadas cayeron sobre las fábricas, obligando a que la producción de la factoría Kugelfischer –la mayor de las cinco fábricas bombardeadas– quedase interrumpida durante sólo seis semanas. De hecho, aunque Schweinfurt fue bombardeada en numerosas ocasiones después de esta incursión, la maquinaria de guerra alemana nunca tuvo escasez de rodamientos durante el resto del conflicto. Como muchas otras industrias del cada vez más castigado Tercer Reich, la dispersión de las fábricas de rodamientos garantizó un suministro constante de estos componentes de crucial importancia, mientras que una combinación de cuidadosa administración de los recursos y de magnífica innovación técnica a cargo de los diseñadores industriales hizo que determinadas piezas de maquinaria necesitasen menos rodamientos, o ninguno en absoluto.

El B-17G-15-DL 42-37805 fue asignado al 525° BS del 379° BG en Kimbolton, donde se le asignó el código "FR-R" y fue bautizado con el nombre de *Carol Dawn*. Posteriormente fue transferido al 527° BS y su código se cambió por el de "FO-B". El *Carol Dawn* sobrevivió a la guerra, después de haber tenido que efectuar aterrizajes forzosos en el continente, al regresar de misiones, en dos ocasiones.

LA "GRAN SEMANA" Y LA "GRAN B"

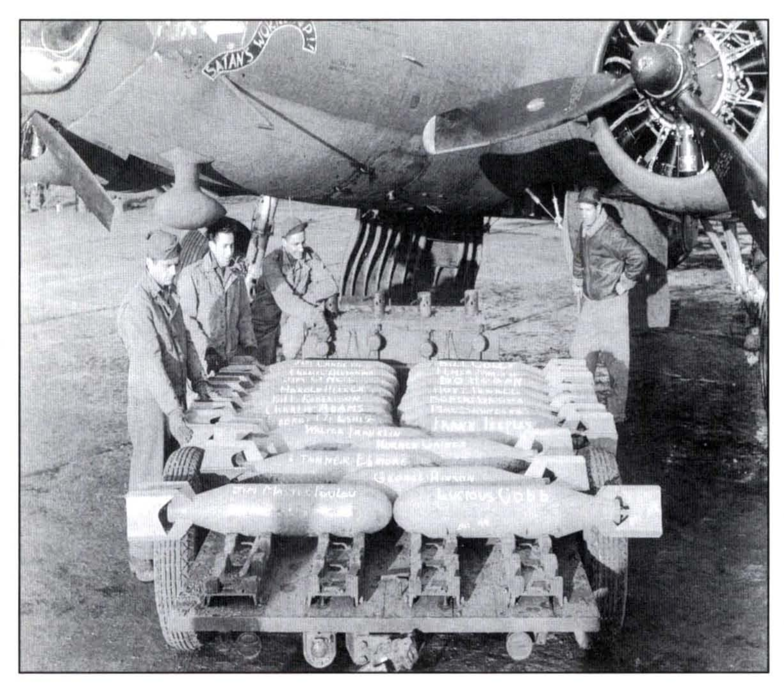
Desde su llegada al teatro de operaciones europeo, el General Doolittle había estado esperando el momento adecuado, aguardando un período con un tiempo relativamente bueno en el cual montar una serie de incursiones contra la industria aeronáutica alemana. Por fin, los meteorólogos de la AAF le informaron de que la semana del 20 al 25 de febrero sería ideal para una ofensiva como esa, y por ello la semana en cuestión fue apodada la "Gran Semana" por los hombres de la Octava. El día 20, se reunió una fuerza compuesta por más de 800 "pesados", y la 1ª y 2ª Divisiones de Bombarderos recibieron la orden de atacar la planta de fabricación de Bf 109 de Leipzig, que había sido bombardeada pocas horas antes por la RAF. Mientras tanto, la 3ª BD visitaría Posen, en Polonia.

Cuando la formación de la 1ª BD llegó sobre Alemania, fue interceptada por aviones de la Luftwaffe de uno y dos motores de casi todos los tipos, incluyendo Ju 87, He 111, Do 17 y Fw 189. Los pilotos alemanes empleaban técnicas propias de cazas monomotores en un esfuerzo por colocarse en posiciones de ataque favorables, volando directamente hacia las formaciones y virando lentamente sin dejar de disparar. En un esfuerzo de último recurso por detener el ataque de la 1ª BD, los defensores intentaron también métodos de bombardeo por cable, pero con escaso éxito.

Encabezando la 1ª BD iba el 401º BG, con su jefe, Coronel Harold W. Bowman, al frente de la 94ª Ala de Bombardeo. Dirigió a su formación hasta el punto convenido, al oeste de Bruswick antes de virar hacia el objetivo del bombardeo. A pesar de la intensa barrera antiaérea que encontraron durante la pasada de bombardeo, que consiguió dañar gravemente el aparato de Bowman, la formación consiguió lanzar sus bombas directamente sobre el punto medio de impacto previsto, como recuerda el Coronel:

"Como el tiempo era inestable nos asignaron una tripulación de la Fuerza de Señaladores Guías especialmente instruida para el bombardeo instrumental. El tiempo en ruta fue verdaderamente malo, y nos preparamos para efectuar la puntería por medio de instrumentos, pero cuando nos aproximábamos a la zona del objetivo, las nubes se abrieron dejando claros, y efectuamos la puntería visual. El resultado, para nuestro grupo, fue que el 100% de las bombas cayeron en un radio de 300 metros del punto de puntería".

Se consiguieron impactos directos en el taller principal de montaje de Messerschmitt de la fábrica ERLA Maschinenwerk, y cuando los bom-



"Cargando el correo aéreo destinado a Hitler". La tripulación de tierra se prepara para cargar las bombas de 227 kg a bordo del B-17F-75-BO 42-29931 *Satan's Workshop* del 360° BS del 303° BG para llevar a cabo una incursión sobre Alemania. Este avión, y la tripulación del Tte. George E. Underwood, no regresó de Bernburg el 22 de febrero de 1944 cuando el B-17 tuvo que amerizar en aguas del Canal de la Mancha. Sus diez tripulantes perecieron.

barderos abandonaban la zona, también observaron que otro de los edificios de la misma fábrica estaba en llamas.

El 25 de febrero marcó la culminación de la "Gran Semana", ya que en esa fecha la Octava Fuerza Aérea efectuó su incursión más profunda en Alemania de cuantas se habían llevado a cabo hasta entonces. A la 1ª BD se le asignaron dos objetivos: las plantas experimental y de montaje de Messerschmitt en Augsburgo y la planta de fabricación de cazas de Stuttgart. En total despegaron 680 "pesados", y la misión se llevó a cabo en conjunción con un ataque de la Decimoquinta Fuerza Aérea contra Regensburg. Las tres Divisiones de la Octava asestaron un duro golpe a las fábricas de aviones alemanas a cambio de la pérdida de 31 bombarderos.

Después, los bancos de nubes que se situaron sobre el continente pusieron fin prematuramente a la "Gran Semana", lo cual dio al Alto Mando tiempo para evaluar los resultados, y las implicaciones, de las acciones realizadas durante los cinco últimos días.

Aunque la Octava había realizado unas 3.300 salidas y lanzado 6.000 toneladas de bombas durante la semana del 20 al 25 de febrero (la "Gran Semana"), las fotos de los diferentes objetivos tomadas durante los reconocimientos posteriores a las misiones revelaron que la destrucción producida por la AAF no había sido tan grande como se había creído en un principio. Sin embargo, Doolittle y sus oficiales de Estado Mayor seguían creyendo que la Octava había asestado un severo golpe a la industria aeronáutica alemana, y ahora se sentían seguros de poder atacar Berlín, o "la Gran B", como llamaban a la ciudad las tripulaciones de la Octava Fuerza Aérea.

La incursión contra la capital alemana se planeó en un principio para el 3 de marzo, pero tuvo que cancelarse a causa del mal tiempo. Al día siguiente las tripulaciones volvieron a las salas de *briefing* donde se encontraron con que el objetivo era otra vez "la Gran B", aunque la persistente capa de nubes provocó otra retirada general. A pesar de ello, tres escuadrones de la 3ª BD siguieron solos hacia la capital y consiguieron lanzar las primeras bombas americanas que caían sobre Berlín.

El 6 de marzo, la Octava envió contra Berlín 730 "pesados", escoltados por casi 800 cazas. El objetivo asignado a la 1ª BD fue la fábrica de rodamientos VKF en Erkner, en suburbios situados al este de la ciudad, y fue interceptada por la Jagdwaffe sobre el Lago Dummer. Los grupos de cabeza –el 91°, el 92° y el 381°– soportaron lo más duro de los ataques, aunque el 457° BG también fue sometido a una serie de pasadas frontales, en una de las cuales un Bf 109 chocó de frente con el

B-17 del 2º Tte. Roy E. Graves. Los restos de ambos aviones chocaron con la Fortaleza Volante del 2º Tte. Eugene H. Whalen, antes de que los tres aviones se precipitasen hasta el suelo. Aunque entre los ametralladores de los B-17 y los pilotos de caza reclamaron haber derribado más de 170 cazas alemanes, los "pesados" también sufrieron un número muy elevado de bajas: 69 bombarderos derribados, entre los que estaban 18 de la 1ª BD, y otros 102 con daños graves.

Apenas 72 horas después 600 bombarderos participaron en la tercera incursión de aquella semana contra "la Gran B", durante la cual la 3ª BD regresó a la planta de fabricación de rodamientos VKF de Erkner para completar el trabajo empezado por la misión del día 6. La 1ª División de Bombarderos también participó volando en medio de la formación, con los Liberator ocupando la posición de cola. La 3ª División de Bombarderos encontró la oposición de cazas más feroz de aquel día, la cual le costó 37 Fortalezas Volantes.

El 9 de marzo, la octava fue enviada otra vez a Berlín, y 300 B-17 llegaron a la capital alemana encontrándose que una cubierta de nubes total ocultaba el objetivo e impedía llevar a cabo ningún bombardeo visual. A lo largo de esta incursión la Luftwaffe brilló por su ausencia.

El 22 de marzo de 1944, casi 800 B-17 y B-24 volvieron a atacar Berlín, dirigidos por bombarderos equipados con el sistema H2X que realizaban su última misión bajo el control del 482º BG. A partir de entonces los cometidos de Señaladores Guías en la 1ª BD fueron asumidos por el 305º BG. En total la Octava Fuerza Aérea lanzó 4.800 toneladas de alto explosivo sobre Berlín en las cinco incursiones realizadas durante el mes de marzo de 1944. El mal tiempo volvió a reinar y salvó a la ciudad de más bombarderos, lo cual dejó a los "pesados" libres para volver su atención a las misiones de penetración limitada contra las rampas de lanzamiento de bombas volantes V1 situadas en el Paso de Calais.

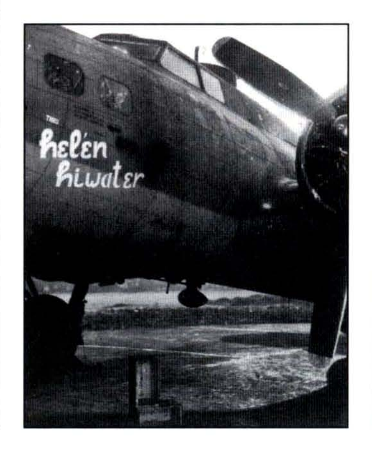
Durante el mes de abril el mando absoluto de la Ofensiva de Bombardeos Combinada y de la Octava Fuerza Aérea al completo pasó oficialmente al recién nombrado Comandante Supremo Aliado, General Dwight D. Eisenhower.

NUEVOS OBJETIVOS

El primero de mayo marcó el comienzo de una serie de incursiones a gran escala contra la red de ferrocarriles del enemigo para apoyar la directiva *Pointblank*. El día 1, 328 "pesados" bombardearon las estaciones de clasificación ferroviaria y los centros ferroviarios de Francia y Bélgica, pero la ofensiva no consiguió ganar el impulso previsto cuando el mal tiempo reinante sobre el continente impidió realizar misiones de penetración profunda. La Octava Fuerza Aérea continuó realizando incursiones *Pointblank* el día 6, y en esa misma fecha entró por primera vez en combate el 398º BG. Durante los dos días siguientes el objetivo de la AAF fue Berlín.

El 7 de mayo, 549 B-17 bombardearon la capital alemana en un día en que 900 "pesados" de la Octava Fuerza Aérea atacaron objetivos situados en toda Europa occidental. Esta era la segunda vez que más de 1.000 "pesados" se ponían en vuelo en un solo día. A la mañana siguiente 378 B-17 bombardearon otra vez Berlín, mientras que

El B-17G-1-VE 42-39785 *Thru hel'en hiwater* fue asignado al 358º BS del 303 BG el 18 de octubre de 1943. Fue derribado, junto con la tripulación del 2º Tte. Roy A. Larson, durante la misión realizada contra Hamm el 22 de abril de 1944. Cuatro de sus tripulantes perdieron la vida en combate y los otros seis fueron hechos prisioneros. Un año antes, este B-17 había sobrevolado el Yankee Stadium de Nueva York durante el campeonato de béisbol de la Serie Mundial, para exasperación del alcalde de La Guardia.





Varios B-17 del 457° BG vuelan sobre Schweinfurt a través del intenso fuego antiaéreo el 24 de febrero de 1944.

287 B-24 y 49 B-17 atacaban Brunswick. Por la tarde más de 80 Fortalezas Volantes atacaron objetivos situados en Francia. El día 9, la AAF mantuvo la presión sobre los alemanes enviando 797 bombarderos a atacar aeródromos enemigos y centros de transporte situados en Francia y en los Países Bajos.

"La Gran B" fue atacada una vez más el 24 de mayo, cuando 447 B-17 bombardearon varios objetivos designados, mientras que otros 72 atacaban objetivos de oportunidad de la zona. Las fuerzas de defensa de la Luftwaffe volvieron a estar presentes al completo, y los cazas y la artillería antiaérea infligieron 33 bajas a los Grupos de Fortalezas Volantes. La unidad que sufrió el castigo más duro fue el 381° BG, que quedó separada de los demás Grupos de la 1ª Ala de Bombardeo a causa de las espesas nubes y las fuertes corrientes de aire. Los cazas enemigos derribaron ocho fortalezas Volantes.

Para entonces, "la fiebre de la invasión" se estaba extendiendo por toda Anglia Oriental, y en las numerosas bases americanas todo eran preparativos. La instrucción, especialmente la de las nuevas tripulaciones (y de las tripulaciones de la Fuerza de Señaladores Guías), se intensificó. A partir del 30 de mayo, los bombarderos de la AAF y de la RAF realizaron ataques con todos los aviones disponibles contra las costas francesas de la zona de invasión. El 5 de junio la Octava atacó el Pas de Calais, realizando una incursión similar a las muchas salidas efectuadas por los diversos grupos a lo largo de la semana anterior. Después de aquel ataque, empezaron a circular toda clase de rumores persistentes sobre una invasión inminente de la costa enemiga, y aquella noche, una oleada tras otra de aviones de la RAF, algunos remolcando planeadores, empezaron a llenar los cielos. Las tripulaciones americanas sabían que ellos saldrían a la mañana siguiente.

VICTORIA FINAL

Antes del amanecer, en los *briefings* que se celebraban a lo largo del sur de Inglaterra durante las primeras horas del 6 de junio de 1944, las tripulaciones de combate fueron informadas de cuáles iban a ser sus objetivos aquel día memorable. En todas las bases fue leído un telegrama del General Doolittle. La Octava debía realizar tres misiones. La primera de ellas tenía como propósito principal neutralizar las defensas costeras del enemigo y sus tropas en el frente, mientras que las misiones posteriores irían dirigidas contra las líneas de comunicación que llevaban a las cabezas de playa. Los bombarderos estarían bien acompañados, por nada menos que 36 escuadrones de P-51 y P-47 que estarían patrullando la zona. Por último, se transmitió a los hombres un mensaje del General Dwight D. Eisenhower, el Jefe Supremo Aliado.

Cuando terminaron los *briefings*, cada grupo despegó y puso rumbo a la costa francesa. En el Canal de la Mancha, a través de los claros entre las nubes, las tripulaciones podían ver barcos y botes de todos los tamaños que salpicaban la extensión de agua hasta donde la vista alcanzaba.

Las bombas lanzadas por los grupos que componían la primera fuerza de combate de la 1ª BD, que atacaron objetivos situados en la península de Cherburgo, cayeron pocos minutos antes de que las tropas aliadas llegasen a las playas. Sin embargo, el tiempo se deterioró rápidamente y no todos los Grupos pudieron realizar su segunda misión del día. En total el Día D, 1.729 "pesados" lanzaron 3.596 toneladas de bombas; ninguna Fortaleza Volante fue derribada.

El 20 de junio un número récord de 1.402 "pesados" fueron enviados a bombardear objetivos de la industria petrolera, y en julio, a lo largo de una serie de misiones contra Alemania, se atacaron diversas industrias clave. A Múnich se le dedicó un tratamiento especial, realizándose misiones contra la ciudad durante tres días sucesivos a partir del 11 de julio.

El 18 de julio fue bombardeado el principal centro de investigación y desarrollo alemán, situado en Peenemünde, en la costa del Báltico. El punto medio de impacto fue concienzudamente batido con los impactos de las bombas, y la columna de humo se elevaba hasta una altura de 12.000 pies. Esa incursión mereció los elogios del General Spaatz, entre otros, el cual la describió como "uno de los mejores ejemplos que jamás se haya visto de bombardeo de precisión". Uno de sus oficiales de Estado Mayor, el General Williams, añadió también: "En esta vital operación la 1ª BD ha vuelto a demostrar su capacidad para destruir el objetivo asignado sin que importe su ubicación o la oposición del enemigo".

La operación contra Peenemünde había sido la incursión de penetración más profunda hacia el noreste de Alemania jamás realizada por los "pesados" de la AAF; pero hasta después de la guerra los aliados no fueron totalmente conscientes de la importancia de aquel complejo.

Durante el mes de agosto las operaciones siguieron la misma tónica que en julio, realizándose bombardeos de aeródromos situados en Francia y objetivos estratégicos en Alemania. El día 1, los grupos atacaron

La mezcla de reacciones de asombro, excitación y, sobre todo, de júbilo que se reflejan en los rostros de estas tripulaciones de combate en la sala de *briefing* del 306° BG en Thurleigh el Día D, 6 de junio de 1944, se repitió en todas las bases esparcidas por el este de Inglaterra.



bases aéreas situadas en territorio francés, mientras que el día 5 la AAF volvió a atacar objetivos estratégicos, realizando incursiones con todos los aviones disponibles contra 11 centros industriales diferentes situados en el centro de Alemania. Al día siguiente, los B-17 atacaron Berlín, al igual que centros industriales y objetivos de la industria del petróleo situados en otras ciudades. Del 19 al 24 de agosto un sistema de bajas presiones se situó sobre las Islas Británicas y Europa occidental, impidiendo que se realizase ninguna misión. Durante esos cinco días de inactividad se anunció que París había sido liberado, y también se supo que los rumanos querían firmar la paz. Parecía que la guerra podía haber terminado antes de que llegase la Navidad.



Las heridas de un ametrallador gravemente herido, perteneciente al 379° BG, son atendidas en Kimbolton después de la misión contra Bremen del 24 de junio de 1944.

BOMBARDEOS EFICACES

A pesar del elevado número de pérdidas, cada vez había más pruebas de que la ofensiva de bombardeos de la Octava –en especial contra los objetivos de la industria petrolífera– estaba dando resultados. Doolittle siguió manteniendo la presión sobre la industria alemana del petróleo. El 7 de octubre, la 1ª BD fue enviada de nuevo contra las refinerías de Politz. Al frente del 457° BG iba su jefe, Coronel James R. Luper, a bordo del *Rene III*. También a bordo de ese avión iba el médico del grupo, Cte. Gordon Haggard, el navegante del grupo, Capt. Norman Kriehn, y el bombardero del grupo, Capt. Henry Loades. Dos de los motores del *Rene III* se incendiaron al ser alcanzados por el intenso fuego antiaéreo. Inmediatamente se cerraron las compuertas de la bodega de bombas, y aunque Luper consiguió mantener nivelado el bombardero durante algunos minutos, el fuego se extendió, incendiando por completo el ala derecha y haciendo que el motor exterior se desprendiese. En ese momento Luper y otros seis tripulantes saltaron del B-17 condenado, que todavía llevaba a bordo toda su carga de bombas. El *Rene III* estalló al chocar contra el suelo. Uno de los hombres saltó por la escotilla ventral y su paracaídas se incendió cuando se abría, siendo inmediatamente devorado por las llamas. Sólo Luper y Kriehn sobrevivieron, y fueron hechos prisioneros.

Otros tres B-17del 457° BG fueron derribados sobre el objetivo, entre ellos el del punto de Luper y el aparato que actuaba como segundo líder, pilotado por el 2° Tte. Vernon M. Moland. Treinta y ocho de los aviones que regresaron a Glatton habían sufrido graves daños, y 16 necesitaban reparaciones importantes; sólo cuatro bombarderos habían conseguido salir indemnes. Poco tiempo después, el Coronel Harris E. Rogner asumió el mando de la "Unidad Bola de fuego".

Durante el mes de octubre de 1944 muchos tripulantes experimentados de los grupos más veteranos regresaron a los Estados Unidos después de haber completado sus turnos de servicio. El mal tiempo reinante durante aquel mes también ralentizó el avance de los aliados a lo largo de todo el frente occidental, y también obstaculizó seriamente la realización de misiones de bombardeo. Cuando los "pesados" pudieron volver a volar, siguieron machacando objetivos de la industria del petróleo.

Una de esas incursiones tuvo lugar el 2 de noviembre, cuando fue bombardeada la refinería de combustibles sintéticos de IG Farben Indrie en Leuna, tres millas al sur de Merseburg. Durante el *briefing* previo a la misión, las tripulaciones fueron advertidas de que en el bando

alemán el combustible y los pilotos de reemplazo eran tan escasos que el *Reichsmarschall* Göring estaba reuniendo sus fuerzas para asestar un golpe decisivo en una sola misión en un esfuerzo de último recurso para acabar con la campaña de bombardeos. Lo que la asediada Jagdwaffe necesitaba era la ocasión de sorprender una formación de bombarderos sin escolta, y el día 2 esa desafortunada unidad resultó ser el 457º BG.

Desviada 35 millas de su rumbo por vientos de 50 nudos cuando se dirigían a Merseburg, 35 aparatos de la "Unidad Bola de fuego" tuvieron que poner rumbo a Bernberg, su objetivo secundario. Fueron recibidos por más de 400 cazas. A pesar de estar totalmente superados en número, los bombarderos hicieron cuanto pudieron para mantener a raya a sus atacantes, pero uno por uno los B-17 se fueron separando de la formación y precipitándose hacia el suelo. Un Fw 190 seccionó el plano fijo de deriva del *Lady Margaret*, pilotado por el Tte. William J. Murdock Jr., que cayó envuelto en llamas. Seis de sus tripulantes sobrevivieron y cayeron prisioneros. Poco después le siguió el *Prop Wash* con el Tte. Gordon E. Gallagher a los mandos.

Cuando por fin aparecieron en escena los P-51 de escolta, otros siete B-17 habían estallado en el aire o se habían estrellado, y nueve más habían sido gravemente alcanzados. En esta misión las pérdidas de la 1ª BD fueron tan graves (el 91º BG perdió nada menos que 12 Fortalezas Volantes) que después de la incursión los grupos permanecieron en tierra durante dos días.

Sin que importase lo dura que fuese la oposición, o el número de bajas sufridas, las tripulaciones de los bombarderos de la AAF hacían gala de un inquebrantable espíritu de lucha cualesquiera que fuesen las circunstancias. Un ejemplo de ello era el Tte. Cyrus R. Broman, piloto del B-17G *Hubert*, del 92º BG. El 6 de noviembre, durante una misión contra Hamburgo, el sobrealimentador del turbo del motor nº 1 del avión de Broman dejó de funcionar a 27.500 pies cuando ascendía para llegar a la altitud de bombardeo. Aplicando plena potencia a los otros tres motores, consiguió mantener la formación durante unos minutos, hasta que la hélice del motor nº 3 se desprendió. Ahora, con sólo dos motores funcionando, no podía seguir a la formación, así que Broman decidió descender para ganar velocidad y llegó sobre el objetivo como estaba previsto.

Aunque el resto de su formación había alcanzado y bombardeado ya el objetivo, Broman siguió adelante y lanzó sus bombas también. En ese momento, el fuego inutilizó el sistema de oxígeno de su copiloto, 2º Tte. Walter Woodrow, y obligó a Broman a descender rápidamente en picado para que pudiese respirar. A pesar de que entonces se encontraba dentro del alcance de las baterías antiaéreas, el *Hubert* regresó a salvo a Podington, donde Broman recibió una Cruz de Vuelo distinguido (DFC) por sus esfuerzos.

El 21 de noviembre, la Octava regresó a la odiada ciudad de Merseburg, temida por las baterías antiaéreas que la rodeaban. Cuatro días después volvió a ser bombardeado el mismo objetivo, aunque los resultados de esta misión fueron tan malos que la AAF volvió a visitar las refinerías de petróleo de Merseburg por tercera vez el día 30. La 1ª BD atacó la planta sintética de Zeitz, mientras que la 3ª BD bombardeaba la ciudad, situada unos 30 km al norte. Ambas Divisiones siguieron la

ruta prevista hasta Osnabruck, donde la formación de la 1ª BD continuó hacia su objetivo en lugar de virar hacia Zeitz. En aquella triste jornada la AAF perdió 29 "pesados" y más de 40 cazas.

El mes siguiente, el peor invierno que había sufrido Inglaterra en 54 años mantuvo en tierra a la Octava Fuerza Aérea durante días y días. Aprovechando esta circunstancia, el día 16, el Mariscal de Campo Karl von Rundstedt lanzó una audaz contraofensiva a través de los bosques de las Ardenas. Sus columnas Panzer hicieron una brecha en las líneas americanas para abrir un saliente en el frente aliado.

La fuerza de bombarderos siguió en Inglaterra sin poder despegar a causa de la niebla y la nieve e impotente para intervenir hasta el 23 de diciembre, cuando los "pesados" atacaron carreteras y ferrocarriles en un esfuerzo por detener la afluencia de tropas y materiales que llegaban al saliente. El ataque realizado por la 1ª BD contra la estación de clasificación ferroviaria de Ehran, en Alemania, fue tan eficaz, que le valió una felicitación del Jefe de Estado Mayor de la Octava Fuerza Aérea, General de Brigada Howard M. Turner, por "la excelente forma en que fue ejecutada la misión". Su felicitación continuaba así:

"Operando en unas condiciones meteorológicas extremadamente adversas, estas unidades hicieron gala de un alto grado de decisión y pericia despejando la zona de acción de la División, atacando las instalaciones ferroviarias de Ehran y aterrizando en condiciones igualmente adversas sin perder ni un solo aparato. Los resultados del bombardeo fueron excelentes. Transmita a los oficiales y soldados que participaron en la misión mi felicitación por un trabajo bien hecho".

La víspera de Navidad de 1944, la orden del día de todas las bases ordenaba un máximo esfuerzo, para lo cual todos los grupos debían utilizar todos los aviones disponibles, incluidos los "deteriorados por el combate" y los aparatos recién reparados. En las incursiones realizadas aquel día de Nochebuena fueron atacados diversos objetivos que obstaculizaron gravemente las líneas de comunicación de Von Rundstedt, aunque muchos bombarderos se estrellaron al regresar a Inglaterra, donde la lluvia y las espesas nubes provocaron el caos en las rutas de aterrizaje. Las agotadas tripulaciones aterrizaron donde pudieron.

El 26 de diciembre se ordenó otro ataque, y las tripulaciones de tierra trabajaron durante las 24 horas para prepararlo, pero todo fue en vano. El mal tiempo y los grupos que todavía estaban dispersos después de la incursión del día de Nochebuena hicieron que sólo pudiesen ser enviados 150 aviones. Al día siguiente el fuerte viento fue el responsable de que una serie de aviones se estrellasen durante los despegues de primera hora de la mañana. Por último, el 30 de diciembre y de nuevo la víspera de Año Nuevo, la Octava atacó las líneas de comunicación enemigas y numerosos objetivos petrolíferos.

AÑO NUEVO

Enero de 1945 señaló el comienzo del tercer año de operaciones de la Octava, y por fin parecía estar próximo el final de la guerra. La ofensiva alemana en las Ardenas estaba al borde del colapso, y al enemigo ya no le quedaban reservas.

En la Conferencia de Yalta, celebrada a primeros de febrero de 1945, el líder soviético Josef Stalin, a petición de los jefes de sus ejércitos,

pidió que la RAF y la Octava Fuerza Aérea paralizasen Berlín y Leipzig para impedir los movimientos de tropas del oeste al Frente del Este. El Primer Ministro británico Winston Churchill y el Presidente americano Franklin D. Roosevelt acordaron realizar una serie de ataques aéreos en masa contra la capital alemana, así como contra otras ciudades como Dresde y Chemnitz. Estos objetivos no sólo eran centros administrativos que controlaban los movimientos militares y civiles, sino también los principales nudos de comunicaciones a través de los cuales fluía el tráfico de guerra enemigo. Estas ciudades quedarían devastadas por los ataques que se avecinaban.

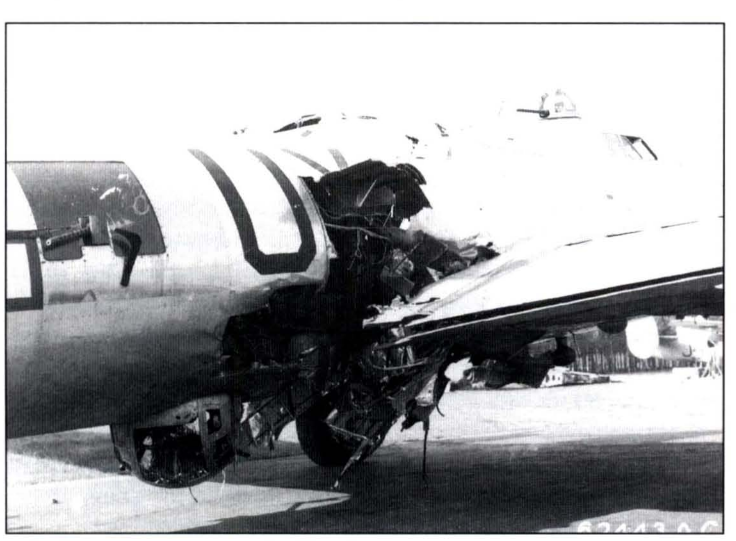
Spaatz puso la maquinaria en movimiento el 3 de febrero con una incursión contra Berlín, cuando el Ejército Rojo del Mariscal Zhukov estaba a menos de 60 kilómetros del centro de la ciudad, y la capital estaba repleta de refugiados que intentaban huir del avance de las fuerzas soviéticas. La incursión pretendía producir la mayor confusión posible. Para aquella misión se reunieron más de 1.000 Fortalezas Volantes, y se lanzaron un total de 2.267 toneladas de bombas sobre la zona de "Mitte", el distrito central de "la Gran B". Las fotografías tomadas en los reconocimientos posteriores revelaron que una zona de 2,5 Kilómetros cuadrados, a lo largo de la mitad oriental del "Mitte" había quedado devastada al precio de 221 bombarderos. Otros seis "pesados" tuvieron que efecturar aterrizajes forzosos detrás de las líneas soviéticas.

Magdeburgo y Chemnitz fueron bombardeadas el día 6, pero la serie más devastadora de incursiones, que comenzaron con una misión a cargo de 800 bombarderos de la RAF la noche del 13 de febrero, tuvo como objetivo la antigua ciudad de Dresde, situada en el este de Alemania. Dos oleadas de bombarderos pesados provocaron una tormenta de fuego que produjo un horrible número de bajas entre la población civil. Al día siguiente, 400 bombarderos de la Octava Fuerza Aérea visitaron la ciudad que todavía estaba ardiendo, y sus bombas avivaron los incendios provocados por la RAF.

El 22 de febrero la Octava lanzó la operación *Clarion*, en la cual se llevó a cabo la destrucción sistemática de la red alemana de comunicaciones. Aquel día se pusieron en el aire nada menos que 6.000 aviones procedentes de siete mandos diferentes, que atacaron objetivos de comunicaciones situados a lo largo de todo el oeste de Alemania y el norte de Holanda. Todos ellos habían sido elegidos con objeto de evitar que pudiesen trasladarse tropas para defender el Frente del Este, el cual estaba entonces a sólo unos pocos kilómetros de las afueras del mismo Berlín.

A pesar de que en aquella ocasión las alturas de vuelo fueron muy bajas, sólo se perdieron cinco bombarderos, uno de los cuales fue de-

El B-17G-45-DL 44-6158 del 327° BS del 92° BG, al que aquí vemos en la base de la RAF de Woodbridge, sufrió terribles daños producidos por los disparos antiaéreos durante una incursión contra Merseburg el 13 de septiembre de 1944. Pilotado por el Tte. Elvan E. Hendrickson, el bombardero recibió un impacto directo que acabó con la vida del Sgto. Especialista William B. Post, operador de radio, y de los Sgtos. Robert L. Shackelford, ametrallador de la torreta ventral y Frank Wilileweski, también ametrallador. A pesar de todo, los tripulantes supervivientes del bombardero consiguieron llegar a salvo a su base.



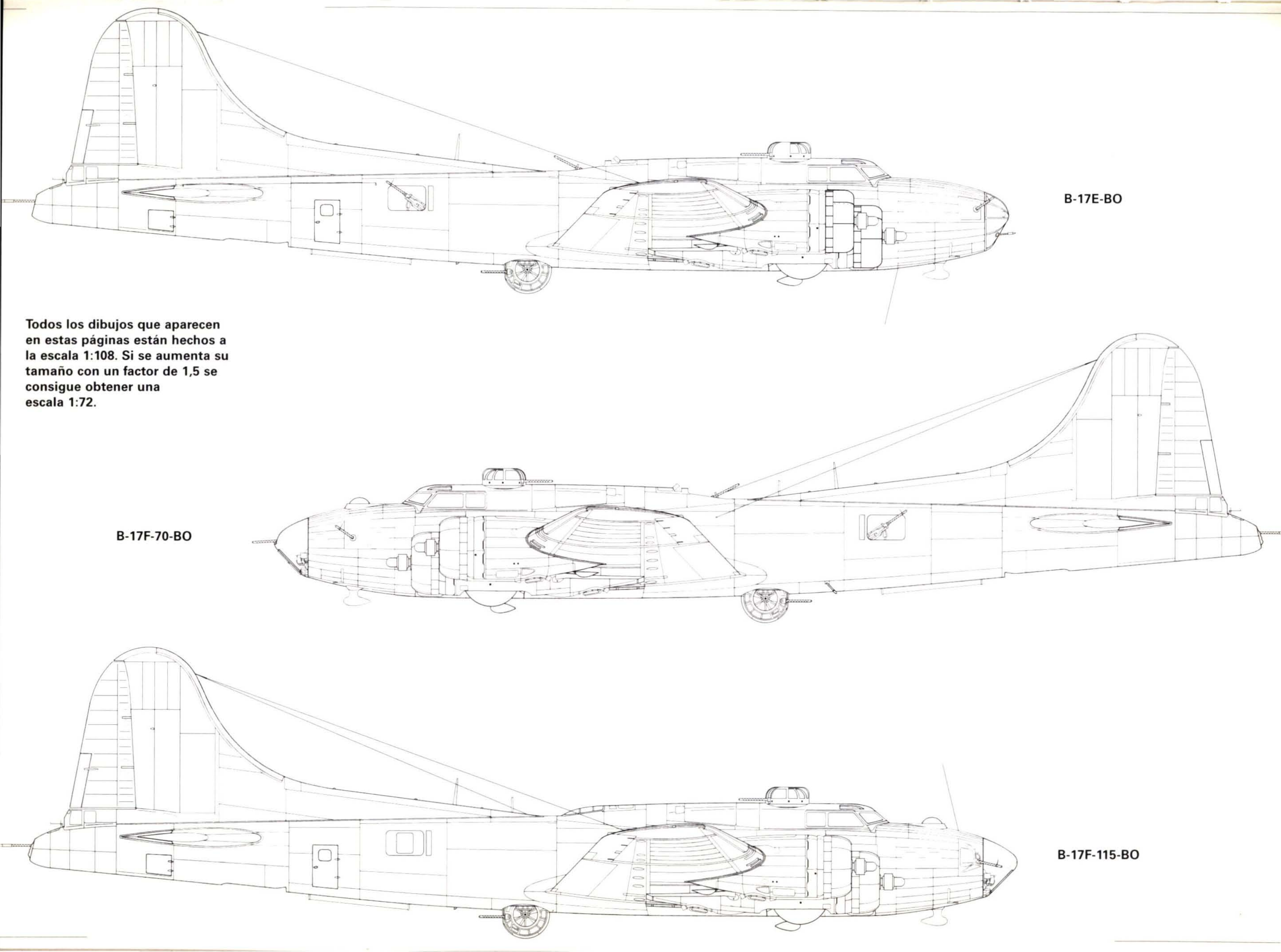
rribado por un caza a reacción Me 262. El día 23, sólo dos "pesados" fueron derribados de los 1.193 que habían despegado.

Antes de que comenzase el mes de marzo de 1945 el Tercer Reich estaba al borde de la derrota, y la sistemática destrucción de las plantas de producción de combustible, aeródromos y centros de comunicación alemanes, había barrido prácticamente a la Luftwaffe de los cielos. A pesar de la escasez de combustible y de pilotos, todavía podía esperarse que los Me 262 llevasen a cabo ataques esporádicos y ocasionales, y durante el mes de marzo, casi todas las interceptaciones fueron realizadas por cazas a reacción. Pero habían llegado demasiado tarde, y también en número muy escaso, para impedir la inevitable victoria aliada.

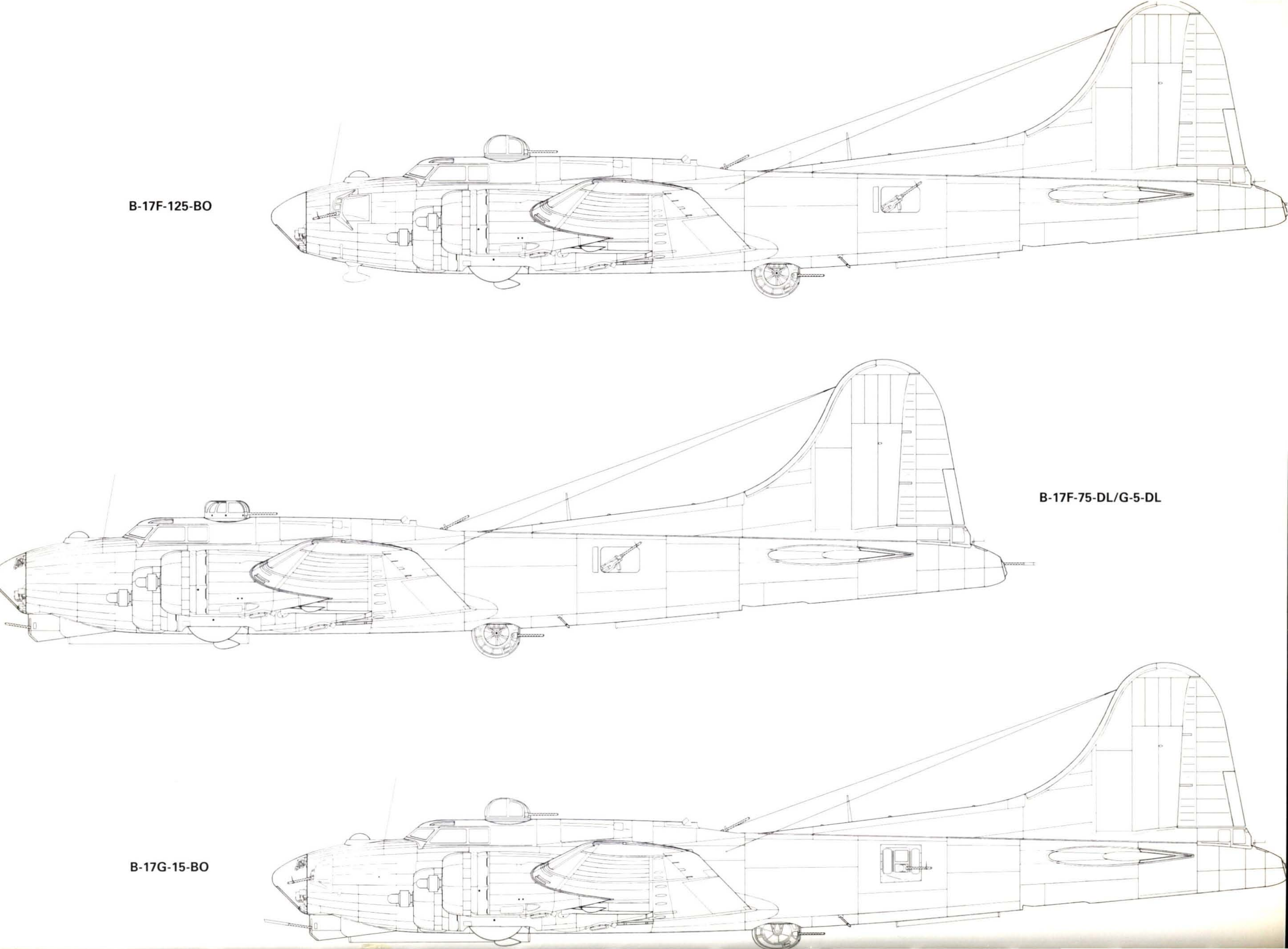
El 18 de marzo una cifra récord de 1.327 bombarderos machacaron Berlín. Aunque las defensas antiaéreas eran especialmente peligrosas en esta misión, la principal amenaza estaba representada por los 37 Me 262 del I y II /JG *(Jagdverband)* 7. Atacando a la masiva formación de bombarderos, los reactores derribaron 16 de ellos y cinco cazas (otros 16 "pesados" se vieron obligados a aterrizar en territorio soviético) frente a la pérdida de sólo dos Me 262. Al terminar el mes la Octava había perdido 30 bombarderos que habían caído víctimas de los reactores bimotores alemanes.

Durante la última semana de guerra en Europa, los grupos de bombarderos realizaron una serie de lanzamientos de alimentos sobre la hambrienta población civil holandesa. A partir del 1 de mayo, las tripulaciones de las Fortalezas Volantes empezaron a efectuar misiones humanitarias formando parte de la operación *Chowhound.* Los bombarderos de la RAF habían comenzado los vuelos de ayuda humanitaria (a los que se había asignado el nombre en clave de operación *Maná)* dos días antes. En el suelo de las bodegas de bombas de los B-17 se instalaron planchas de madera sujetas a las argollas de suelta de bombas. Después, se cargaron las bodegas de bombas con paquetes de alimentos. Una vez cargados los bombarderos volaron a baja altura hasta Holanda y lanzaron los suministros sobre aeródromos marcados con cruces blancas. Uno de los puntos principales de lanzamiento era Amsterdam-Schipol. Muchos civiles holandeses saludaban a las Fortalezas Volantes durante los lanzamientos, y los pilotos contestaban a su saludo haciendo balancear las alas de sus aparatos. En total la Octava Fuerza Aérea, hasta el 5 de mayo, efectuó seis misiones de lanzamiento de suministros.

Setenta y dos horas después se hizo llegar a los hombres de la AAF en las bases del este de Inglaterra la noticia de la rendición alemana. Inmediatamente después de la victoria en Europa se asignaron muchos cometidos diferentes a los grupos de B-17, como transportar a prisioneros de guerra aliados desde los campos de prisioneros de Europa del Este de regreso a Francia, Holanda, Dinamarca y muchos otros países recién liberados. Las tripulaciones de los B-17 también transportaron tropas a Extremo Oriente en la primera fase de su viaje del Reino Unido a Casablanca, y también sirvieron como "camiones de mudanza" para los grupos de caza destinados a Alemania para formar parte de la recién creada fuerza de ocupación. Además llevaron a cabo misiones conocidas como *Trolley* y *Revival* a las ciudades bombardeadas, en las que los B-17 iban abarrotados de personal de tierra, para mostrarles el aspecto que las ciudades devastadas presentaban desde el aire.



Todos los dibujos que aparecen en estas páginas están hechos a la escala 1:108. Si se aumenta su tamaño con un factor de 1,5 se consigue obtener una escala 1:72.


B-17F-125-BO
B-17F-75-DL/G-5-DL
B-17G-15-BO



El Boeing B-17 llegó a convertirse en el símbolo del esfuerzo de guerra norteamericano en Europa. Este bombardero cuatrimotor pesado diurno fue el encargado de hacer llegar el fragor de la guerra hasta Alemania desde finales del verano de 1942 hasta el Día de la Victoria final. El principal operador de la Fortaleza Volante en Europa fue la "Poderosa Octava Fuerza Aérea", que, a lo largo de la guerra, llegó a controlar nada menos que 27 grupos de bombardeo. Este volumen abarca los 15 Grupos de Bombardeo de la 1ª División Aérea, cada uno de los cuales estaba formado por cuatro escuadrones. La evolución de la Fuerza se sigue a través de relatos de primera mano de los tripulantes que tomaron parte en la acción, y se ilustra con imágenes de los diferentes períodos por los que pasaron aviones y tripulaciones.



